LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr.
DÉPARTEMts — 15 fr.
ETRANGER . — 20 fr.

ÉDITION DE LUXE
FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER. — 40 fr.

18 Avril 1903. — N° 240.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

(Temps couvert.)

Aucouturier. | Chapperon.

LA COURSE PARIS-ROUBAIX. — UNE ARRIVÉE DISPUTÉE

Notre photographie représente l'arrivée au vélodrome du Parc Barbieux, où ils terminaient le parcours par trois tours de piste, d'Aucouturier et de Chapperon. Ce dernier, entré le premier dans l'enceinte, à 50 mètres devant son rival, est descendu de sa machine pour en prendre une autre qu'il croit préparée pour lui et qui est, en réalité, destinée à Trousselier. Tandis qu'il reprend sa bicyclette de route, Aucouturier a pu, lui, changer de machine, passer et prendre 100 mètres. Il finit avec la même avance, en 9 h. 12 m. 30 s., battant le record de Joseph Fischer par 4 m. 30 s.

(*Voir l'article pages 248 et suiv.*)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ENTRE NOUS

Les quatre grands Concours sportifs. Vingt mille francs de prix. — Une chance sur cent de gagner une voiture automobile de six mille francs.

L'annonce de nos quatre grands Concours ouverts à

tous nos Abonnés et Lecteurs

a été des plus favorablement accueillie. Les demandes de renseignements complémentaires que nous avons reçues, nous montrent tout l'intérêt que les lecteurs de la *Vie au Grand Air* ont trouvé à ces Concours bien sportifs et cependant

A LA PORTÉE DE TOUS

Voici quelles sont les questions à résoudre pour chacun des quatre Concours :

Concours N° 1

1° ***Quels seront, dans l'ordre d'arrivée, les trois premiers concurrents de la Course d'Automobiles Paris-Madrid*** (classement gén. officiel) ?

2° ***Quel sera le temps total de l'épreuve, neutralisations déduites*** (temps déclaré officiel par l'Automobile-Club de France) ? (Clôture le 13 mai.)

PREMIER PRIX : Un fusil *Guinard* (valeur 1.000 fr.)

Concours N° 2

1° ***Quels seront, dans l'ordre d'arrivée, les trois premiers concurrents de la Course cycliste du Tour de France*** (classement général officiel) ?

2° ***Quel sera le temps total du vainqueur de la Course*** (temps déclaré officiel par le journal organisateur l'*Auto*) ? (Clôture le 30 mai.)

PREMIER PRIX : Une pelisse de fourrure signée *O. Ström et fils* (valeur 600 fr.), et un appareil photographique *Spido-Gaumont* (valeur 350 fr.).

Concours N° 3

1° ***Quels seront, dans l'ordre d'arrivée, les trois premiers chevaux du Grand Prix Hippique de Paris*** ?

2° ***Quel sera le rapport du premier au pari mutuel*** (unité de 10 francs au pesage) ? (Clôture le 6 juin.)

PREMIER PRIX : Un fusil *Monobloc* d'une valeur de 1.000 fr.

Concours N° 4

1° ***Quels seront, dans l'ordre d'arrivée, les trois premiers concurrents de la Course Pédestre de Marathon*** (professionnels) ?

2° ***Quel sera le temps de l'épreuve*** (temps déclaré par le journal organisateur le *Vélo*) ? (Clôture le 1er juillet.)

PREMIER PRIX : Une motocyclette *Pécourt*, d'une valeur de 1.000 fr.

(Voir la suite de la liste des prix de ces quatre Concours dans les numéros du 4 et 11 Avril).

Le gagnant sera, pour chacun de ces Concours, celui dont la réponse à la 1re question se rapprochera le plus du classement officiel.

En cas d'égalité entre deux concurrents, le classement se fera par les réponses à la seconde question.

CONDITIONS GÉNÉRALES

Pour prendre part à chacun de ces quatre concours, les abonnés devront joindre à leur solution la bande d'abonnement ; les acheteurs au numéro devront joindre à chaque solution **trois bons détachés de trois numéros de dates différentes** *de la* Vie au Grand Air, *soit, pour* **quatre Concours, douze bons de douze numéros différents**. *Chaque concours doit être envoyé séparément, accompagné de ses 3 « bons ». Bien spécifier, sur l'enveloppe contenant le concours et les 3 bons, le numéro du concours auquel l'abonné ou le lecteur prend part.*

Bien conserver le numéro de la Vie au Grand Air *d'aujourd'hui et ne pas oublier d'acheter et de conserver les dix numéros suivants, ainsi que les deux précédents, dans le cas où on ne les aurait pas déjà, afin de ne pas manquer de « bons » au moment de l'envoi de chacun des quatre concours.*

(Le bon se trouve à la page III de la couverture.)

Rappelons que, outre les prix ci-dessus, les 25 PREMIERS de chaque Concours seront qualifiés pour un

CONCOURS D'HONNEUR

dont le premier prix sera

Une Voiture Automobile

Boyer, 4 places, val. 6.000 fr., Pneumatiques Continental

Sur la route de Paris-Madrid

II

De Béhobie à Vittoria (1)

N'en déplaise à quelques alarmistes, qui avaient avancé que l'interdiction des courses de Nice pouvait s'étendre jusqu'à Paris-Madrid, la grande épreuve annuelle est autorisée et elle se courra bel et bien. Nous avons donné dans un précédent numéro la partie de l'itinéraire compris en France, de Versailles à Béhobie, tel qu'il avait été arrêté par notre collaborateur Tampier, chargé de ce soin par l'Automobile-Club de France.

Quelques semaines plus tard, M. Tampier, décidément infatigable, repartait pour tracer la seconde partie de l'itinéraire, celui qui va des Pyrénées à Madrid et dont nous commençons ci-dessous la description, illustrée des photographies rapportées de son voyage par notre collaborateur.

Ce dernier, d'ailleurs, est encore en ce moment sur la route pour arrêter définitivement les neutralisations dans les diverses villes traversées par le parcours français.

S. M. Alphonse XIII, roi d'Espagne, président d'honneur du Comité de la course Paris-Madrid.

LE 24 mars 1903 à 8 heures 10 du matin, devant le perron de l'hôtel d'Angleterre à Biarritz, S. E. le duc d'Arion, commissaire général espagnol de la course, me priait de prendre place à ses côtés dans sa 24-chevaux pour aller reconnaître et organiser avec lui l'itinéraire espagnol de Behobie à Madrid.

A 9 heures nous arrivions à la frontière où nous attendaient les contrôleurs espagnols, MM. Vignan et Mugartegui, chargés du contrôle de Saint-Sébastien, et quelques minutes après arrivaient MM. Quinones de Leon, le marquis de Viana, amenant dans leurs voitures le comte de Montijo et M. Chaix, qui devaient faire route avec nous jusqu'à Madrid.

S. E. le marquis de Viana, grand d'Espagne, secrétaire général du Real Automobil-Club de España.

Les formalités de douane terminées, nous partons vers Saint-Sébastien en passant par Irun, Renteria, Passages et Saint-Sébastien (18 k.). Cette partie du parcours devant être neutralisée, je ne m'étends pas davantage sur les difficultés qu'en offre la traversée.

Nous déjeunons à Saint-Sébastien et, après avoir fixé les postes de contrôle, nous continuons sur Larsate (26 k.). A 6 kil. nous trouvons une première bifurcation que nous laissons sur notre gauche, suivant tout droit. A 500 mètres avant Andrain (32 kil.), virage brusque et, 2 kil. plus loin, deux nouveaux tournants, dont un au milieu du pont ; passage à niveau 1 kil. avant Villabona (36 kil.) où l'on suit la route à gauche à la bifurcation ; ralentir à un petit village qui se trouve à la borne 22,800 de St-Sébastien.

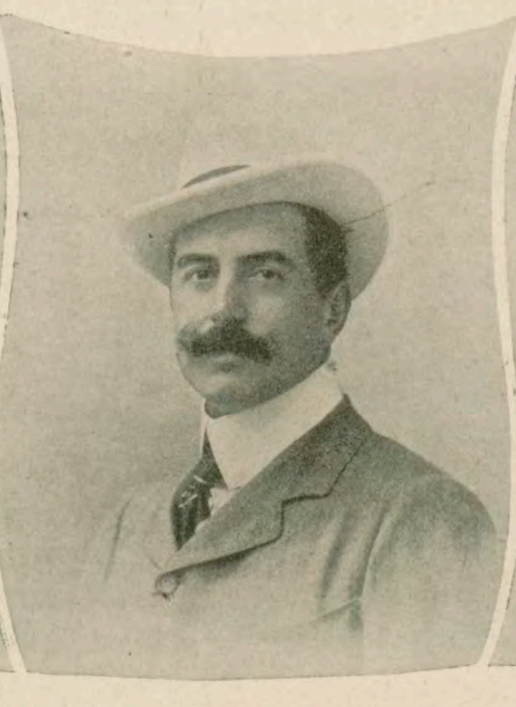
(Cliché Pirou.)

S. E. le duc de Santo-Mauro, grand d'Espagne, président du Real Automobil-Club de España.

Tolosa (42 kil.) sera neutralisée. A 1 kil., on traverse un passage sur rail et l'on trouve une bifurcation ; on suit à gauche pour virer brusquement sur un pont. Nouvelle bifurcation. Continuer tout

(Cliché Pirou.)

M. Quinones de Leon, attaché à l'ambassade d'Espagne, membre du Comité de la course Paris-Madrid.



(Cliché Grasopien.)

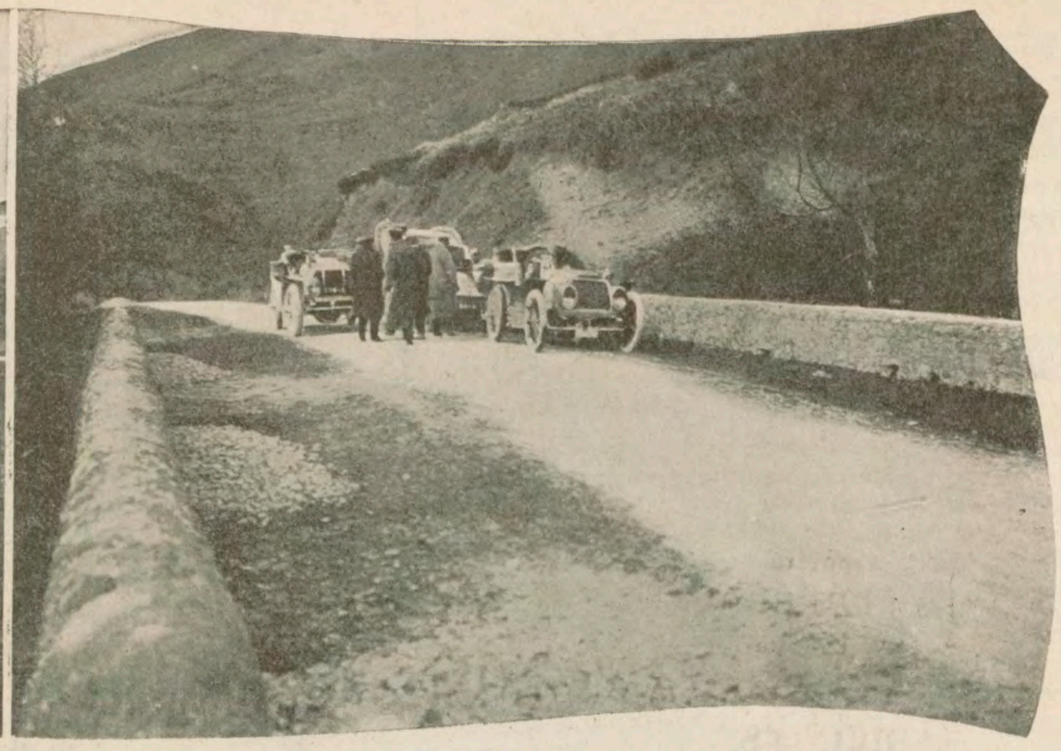
S. E. le duc d'Arion, grand d'Espagne, président de la Commission sportive du R. A. C.

(Cliché Franzer.)

S. E. le comte de Benalna, grand d'Espagne, président du Comité de l'Exposition automobile.

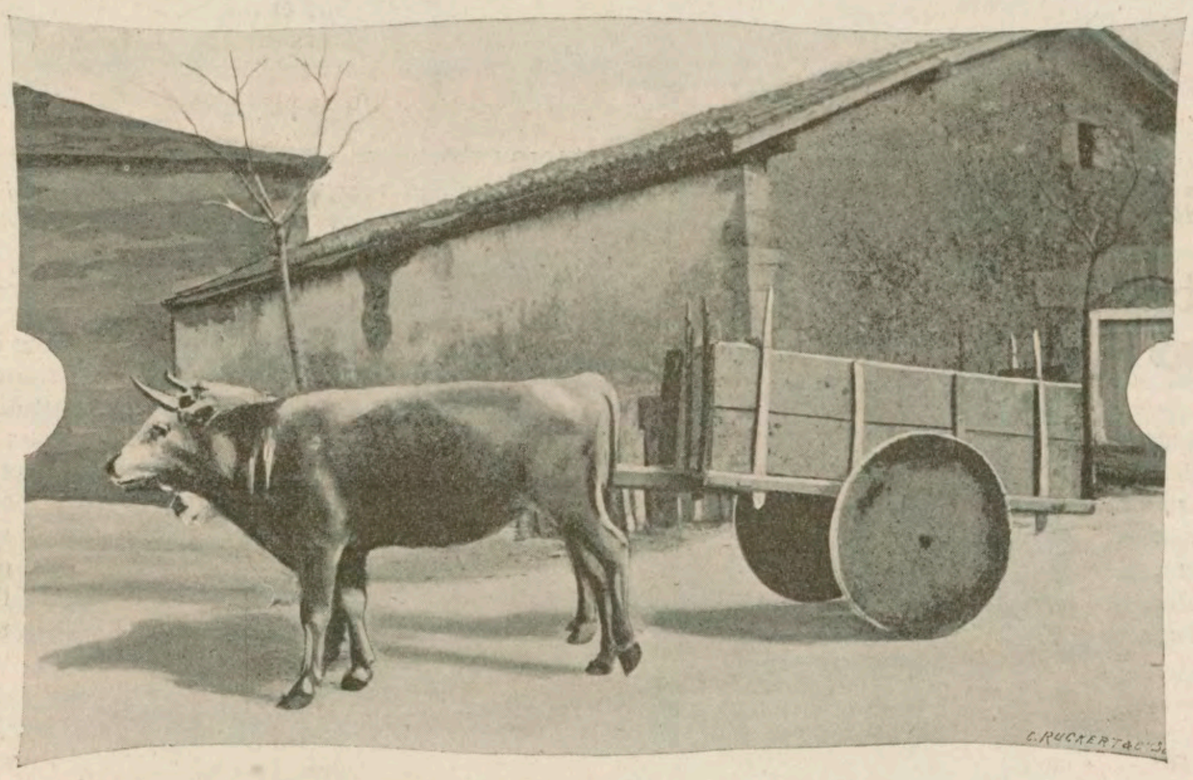
(1) Voir le numéro 230.

La route de la course Paris-Madrid dans l'Etchegarate.
La partie la plus accidentée du parcours.



Les voitures du duc d'Arion, du marquis de Viana et de M. Quinones de Leon au sommet du mont Etchegarate.

droit et, à la borne 30,700 (de Saint-Sébastien) nouveau virage sur un pont. Premier dos d'âne sur un pont à la borne 33,500 et passage à niveau 3 kil. avant Ysasouda (32 kil.) où l'on trouve deux tournants brusques sur pont avec dos d'âne au milieu. On arrive à Villapenca (54 kil.) dont l'unique rue est tellement étroite qu'il a fallu se résoudre à neutraliser la traversée de 400 mètres environ. Beasain (56 kil.), bifurcation à 1 kil. Suivre à gauche et passage à niveau, nouvelle bifurcation 500 mètres avant Idrazabal, que l'on quitte pour commencer l'ascension du mont Etchegarate qui offre les plus mauvais virages du parcours sur un trajet, montée et descente comprises, d'environ 14 kil. C'est surtout la montée qui offre plusieurs passages dangereux où de grandes précautions devront être prises pour virer; quant à la descente, je n'ai noté qu'un seul tournant très court. Nous arrivons à Alsasna où se termine la route très sinueuse que nous suivons depuis Saint-Sébastien, route qui, en certains endroits, rappelle assez exactement celle suivie en Suisse lors de Paris-Vienne. J'estime que la moyenne atteinte de St-Sébastien à Alsasna sur le parcours de 64 kil. ne dépassera guère 70 kil. à l'heure. A la sortie d'Alsasna (82 kil. de la frontière), nous traversons un passage à niveau et disons adieu aux contrôleurs de Saint-Sébastien, dont la mission s'arrête là.



Les attelages de bœufs de l'Etchegarate.
Les roues, épaisses de 3 centimètres au plus, creusent dans les chaussées des routes des ornières profondes.

Tous ceux qui iront reconnaître la route espagnole auront à traverser entre Saint-Sébastien et Mirando de nombreux villages qui font payer des droits de passage de une peseta (le franc espagnol) par voiture. Je les engage fortement à s'arrêter s'ils ne veulent pas s'attirer des désagréments qui pourraient aller jusqu'à l'incarcération s'ils brisaient une des chaînes que l'on tend en travers de la route pour les arrêter; d'un autre côté, ils compromettraient sérieusement la bonne organisation de la course et les commissaires espagnols réclameraient certainement leur disqualification.

Belles lignes droites d'Alsasna à Vittoria, mais plusieurs petits dos d'âne et virage sur pont de chemin de fer 1 kil. avant Cioddio (87 kil.). Nous traversons successivement San-Roman (94 kil.), Salvatierra (100 kil.) et Matancie (116 kil.) où nous trouvons un mauvais dos d'âne, Ylarraza (117 k.) et nouveau mauvais dos d'âne avant Ellorraga (121 k.) pour arriver à Vittoria (123 k.), terme de la deuxième étape de la course.

(A suivre.)

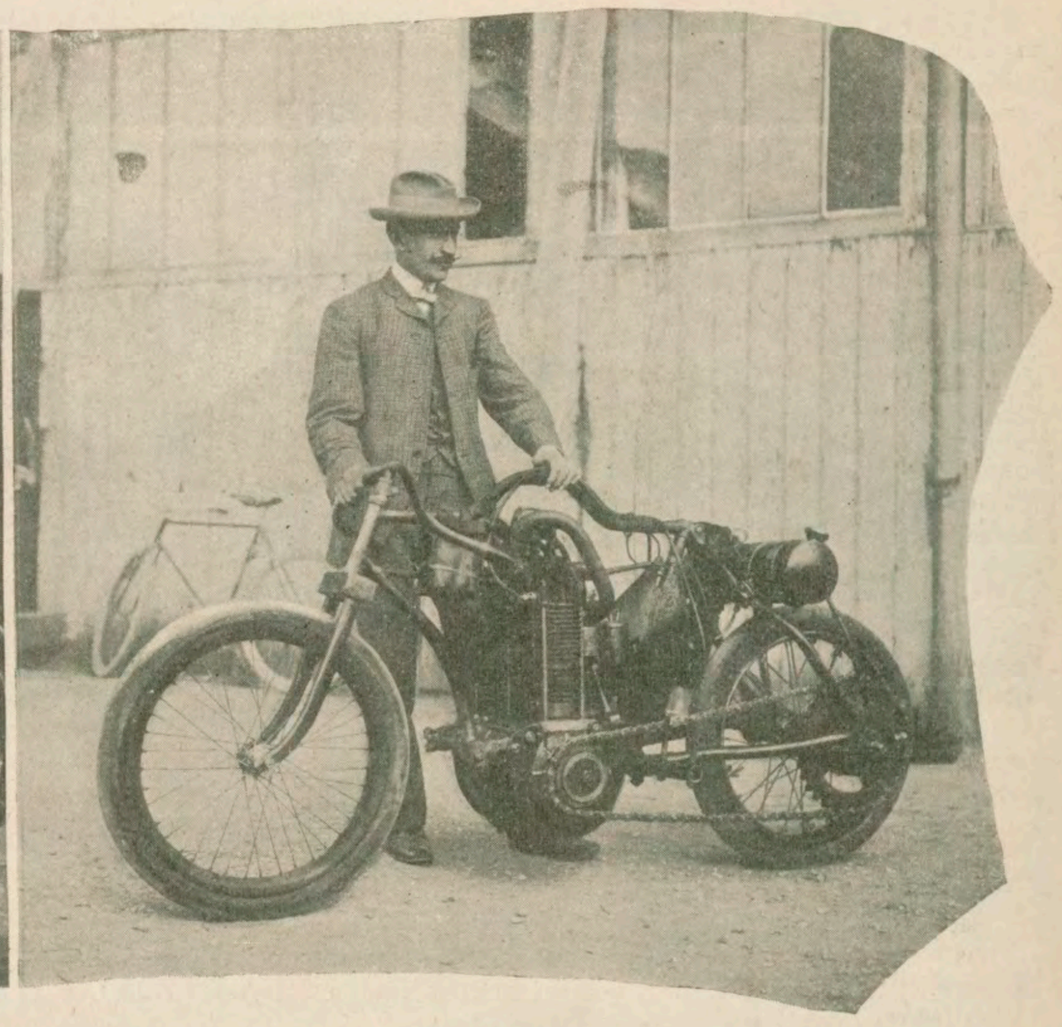
(Clichés Vérascope Richard.)

CH. TAMPIER.

Un attelage que les concurrents sont appelés à rencontrer souvent sur la route.
Ces attelages, qui comprennent quelquefois jusqu'à 6 mules en ligne, sont un des impedimenta des routes espagnoles.

Organisateurs et contrôleurs au sommet de l'Etchegarate.
De gauche à droite, MM. Quinones de Leon, Mugartegui, Vignan, comte de Montijo, marquis de Viana, duc d'Arion.

Ellegaard, vainqueur de Jacquelin dans les deux manches de son match, avec une dérisoire facilité.



Maurice Fournier, qui a battu Marius Thé dans son match de 10 kil., battant le record, en 6 m. 44 s.

Les vainqueurs de la journée de réouverture au vélodrome du Parc des Princes.

La Réouverture du Parc des Princes

Le vélodrome du Parc des Princes, dont la piste a été refaite cet hiver pour permettre les plus grandes vitesses, a donné dimanche dernier sa réunion de réouverture avec un très gros succès. On venait, il est vrai, non seulement pour assister aux intéressantes épreuves portées au programme, mais aussi pour voir cette nouvelle viste, si extraordinaire, disait-on.

✣ ✣ ✣

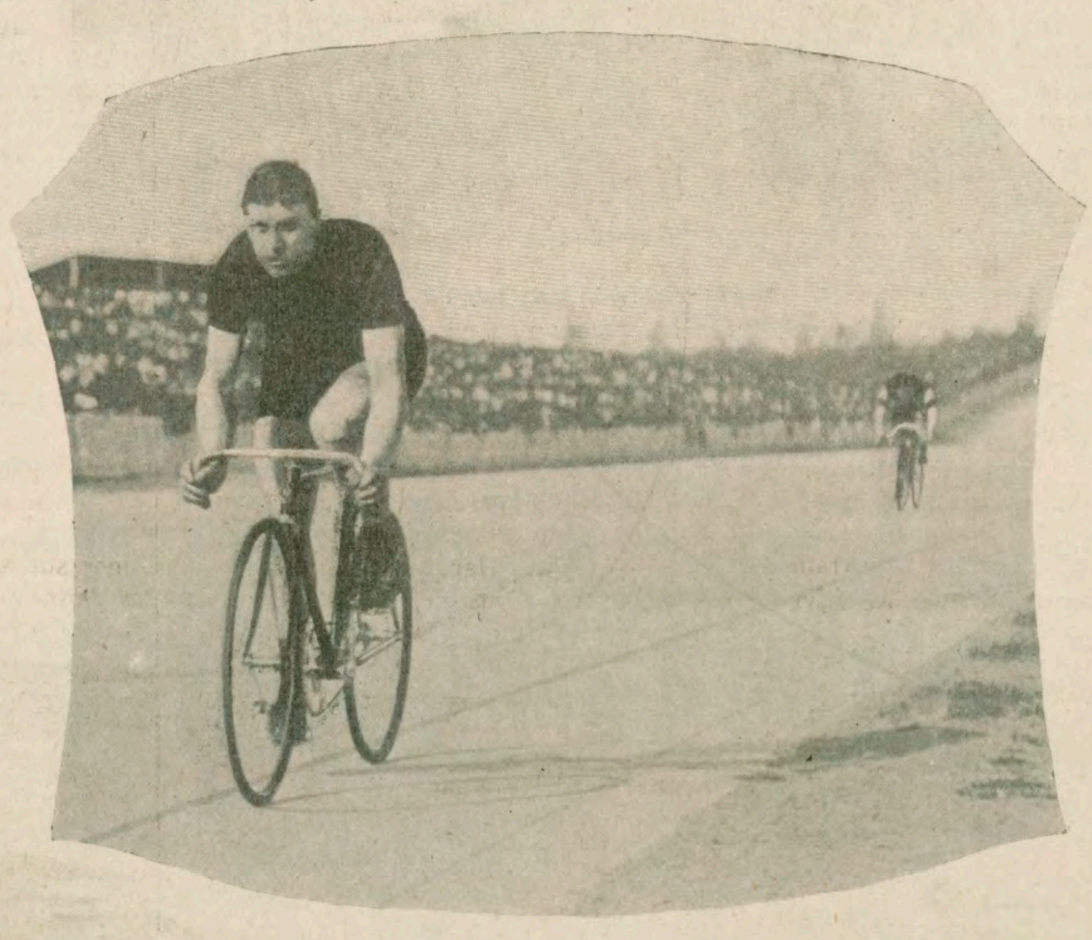
Il y a à Paris un public qui ne raterait pas pour un empire un vernissage ou une première.

Je ne sais pas si les spécialistes de ces solennités parisiennes étaient dimanche au Vélodrome du Parc des Princes, mais ce que je sais bien, c'est que l'inauguration de la nouvelle piste s'est faite devant une foule invraisemblablement nombreuse qui avait littéralement submergé de son flot noir toutes les enceintes du pourtant si vaste établissement de Boulogne-sur-Seine.

Songez donc, c'était une grande première sportive, à tous les points de vue.

Grande première, car c'était non seulement l'inauguration d'un ciment rajeuni au goût du jour, c'est-à-dire propice aux vitesses les plus folles, grâce à des virages relevés en véritables falaises, malgré leur rayon très étendu, mais grande première aussi, car c'était l'ouverture sensationnelle d'une saison sportive pour laquelle on nous promet monts et merveilles.

Je dois donc vous parler à la fois de la piste et de la réunion.



Ellegaard. Jacquelin.

L'arrivée de la première manche du match Ellegaard-Jacquelin.

Que valent les nouveaux 666 mètres d'Auteuil ? Je ne rechercherai pas si la qualité du ciment livré par l'entrepreneur est la même que celle de l'ancien. Cela dépasse mon entendement. Mais il m'est permis de constater que ce ciment, bruni, paraît-il, au moyen de noir de fumée, pour ne pas trop fatiguer la vue des coureurs, est bien plus blanc que l'autre et que sa surface est très suffisamment rugueuse pour empêcher les dérapages... et faciliter les crevaisons.

Mais je plaisante, et j'ai tort, car j'aime bien mon cher Parc des Princes, et en le blaguant je parle contre ma conscience.

Il est cependant des choses qu'il faut dire.

La piste d'Auteuil est toujours la plus propice aux grandes batailles de sprinters avec son immense dernier virage et sa ligne d'arrivée qui n'en finit plus.

Mais elle est maintenant un théâtre superbe pour les plus rudes combats de stayers. La devise de ces derniers est : « Toujours plus vite ». De 70 à l'heure, ils ont sauté à 80. Et bientôt ils parleront de faire du 90 ! Or, les virages du Parc des Princes sont calculés pour permettre une allure de 110 kilomètres à l'heure ! La piste est de dimensions aussi grandes que peut l'être une piste cycliste, elle est large à souhait.

Tout est donc pour le mieux.

Non, pas tout à fait, cependant. Si le grand virage est absolument réussi, le petit ne donne pas une satisfaction complète à la direction, qui a pourtant jeté l'argent par les fenêtres. Le raccord entre le plan horizontal de la ligne opposée et le relèvement nécessaire dans la courbe est un peu trop brusque, si bien qu'un coureur lancé à 80 à l'heure et, par conséquent, très incliné vers la pelouse, se trouve rouler sur le plan horizontal avant de s'être complètement redressé.

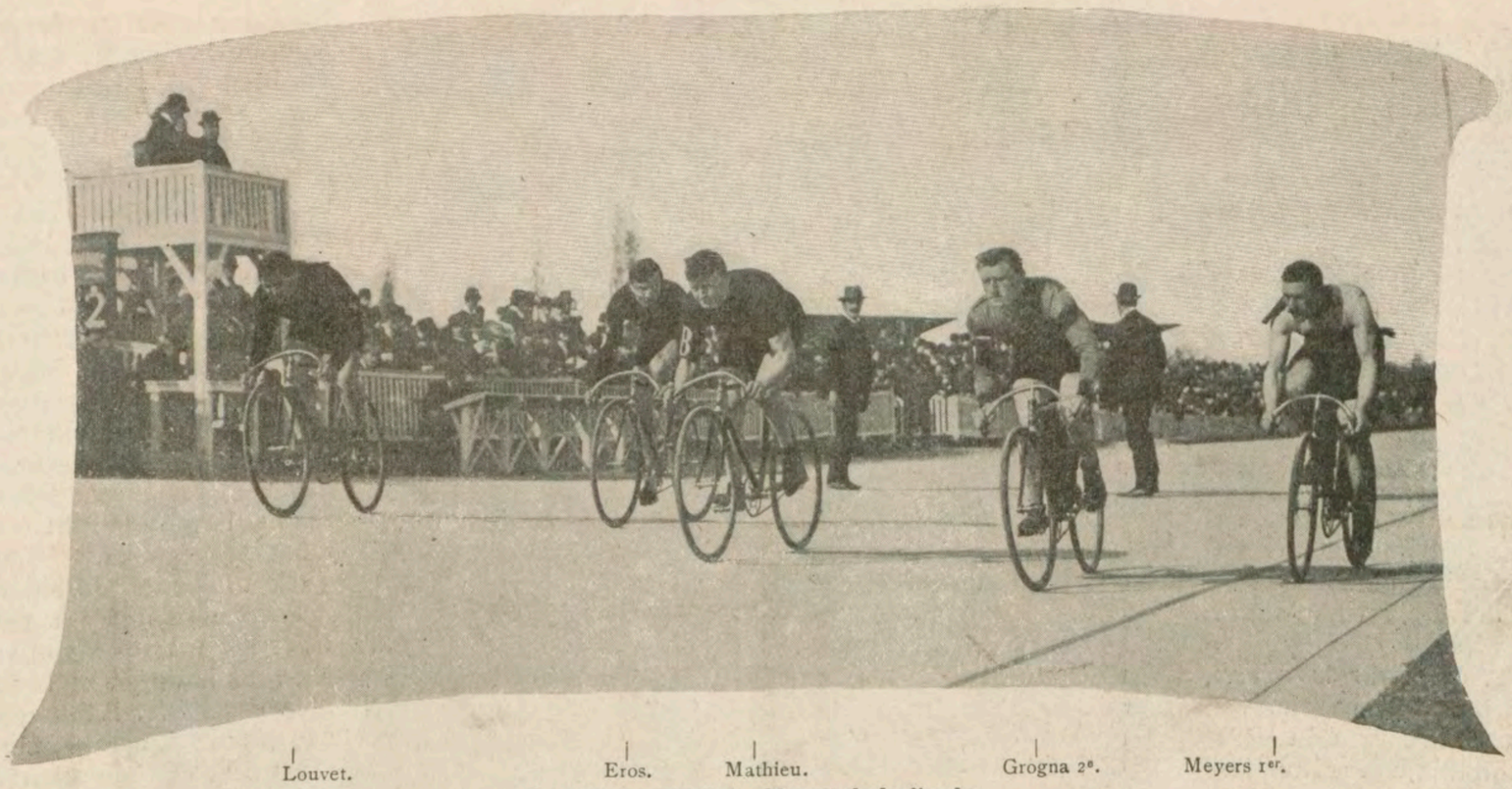
Mais ce petit manque de touche va être rapidement réparé. L'endroit incriminé sera refait ; on cassera le ciment, on rapportera de la terre et l'on prolongera le relèvement du virage plus avant dans la ligne droite.

Et alors, partez les petits cyclistes !

Si j'en viens maintenant à la réunion, je peux trouver une transition toute indiquée en disant de suite que, malgré la légère imperfection de la sortie du petit virage, les rois de la motocyclette que sont Maurice Fournier et Marius Thé nous ont donné un spectacle véritablement terrifiant au cours de leur match.

Fournier a gagné. Il avait tout simplement un moteur à deux cylindres, faisant 22 chevaux. Sur une motocyclette, et sur piste ! C'est fort.

Aussi la motocyclette de Marius Thé, la reine du genre jusque-là, a-t-elle



Louvet. Eros. Mathieu. Grogna 2e. Meyers 1er.

La course scratch, départ de la finale.

paru un jouet d'enfant, à côté de cet effrayant engin.

Bien que Marius Thé n'ait succombé que de quelques mètres et ait battu, en même temps que son rival, son propre record des 10 kilomètres, il n'en a pas moins été dominé de bout en bout.

Maurice Fournier n'a fait donner à son monstre que juste ce qui était nécessaire. Marius Thé tentait-il de passer ? Hop ! Fournier mettait un peu d'avance à l'allumage — il appelle cela de la « sauce » — et immédiatement il bondissait à plus de 100 à l'heure, laissant son rival sur place.

Vous qui savez comment marche Marius Thé, vous pouvez juger du spectacle donné par Fournier dans ses moments d'envolée. Il y a eu des lignes droites effrayantes, des virages terrifiants.

Quel sport effroyable !

En même temps que Thé, Fournier battrait le record établi par Dari li à Buffalo, si l'on ne remarquait pas que ce dernier a été fait départ arrêté, tandis que dimanche, le départ a été donné lancé. Or, il y a une belle différence, pour les motocyclettes, entre ces deux genres de départ.

Côté sprinters, la réunion a été gâtée par la faute de Jacquelin. Il était opposé en match à Ellegaard. Ecrasé dans la première manche par l'extraordinaire athlète qu'est le danois, il n'a pas daigné répondre à l'attente du public en essayant de se réhabiliter dans la seconde, sinon par une victoire arrachée à force d'énergie, du moins par une résistance acharnée.

Jacquelin a laissé filer son adversaire sans esquisser un semblant de défense ! On ne se moque pas plus agréablement du public. Ce dernier a, du reste, copieusement sifflé celui qu'en d'autres jours, il portait en triomphe.

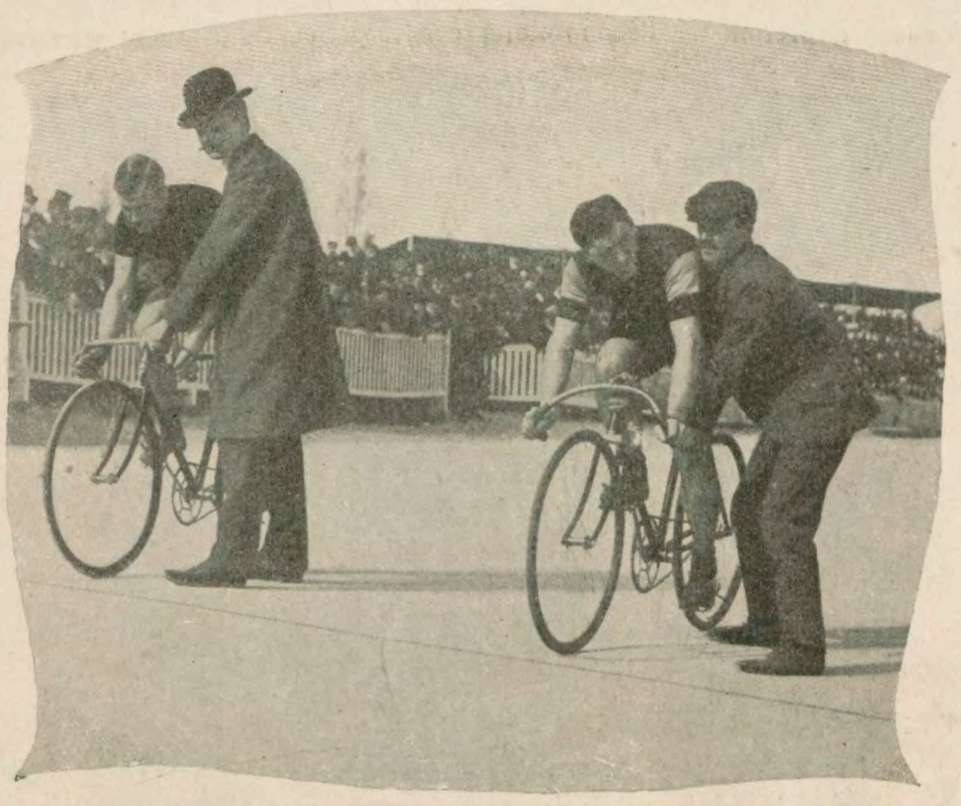
Ah ! Jacquelin, Jacquelin ! Quel grand enfant vous faites !

L'éclair de forme montré il y a quelques semaines par notre « champion national » s'est évanoui.

Cela peut arriver à tout le monde, et on ne saurait vraiment en vouloir à Jacquelin, qui, d'ailleurs, avait suffisamment travaillé, en vue d'une rencontre avec le champion du monde, s'il avait donné, au moins l'illusion de défendre sa chance.

Battu dans la première manche, d'une façon qu'il voyait irrémédiable, Jacquelin devait chercher dans les trésors de tactique qu'il possède le moyen de tenir en échec un homme qu'il sentait manifestement plus vite que lui.

Au lieu de cela, il a décliné la lutte, pis, il a cherché à tromper le public en feignant d'être surpris par le démarrage de son rival.



Le départ de la première manche d'Ellegaard-Jacquelin.

Jacquelin surpris en match ! et surpris à encore 150 mètres du poteau. La bonne blague ! Aussi personne n'y a cru et les sifflets qui ont accueilli à sa rentrée l'homme au maillot tricolore, lui ouvriront peut-être les yeux.

Il doit savoir cependant qu'aux populaires, les idoles ne durent pas bien longtemps.

Si Ellegaard a produit dans ce match une impression extraordinaire, Meyers s'est également montré dans une forme superbe en enlevant de belle façon la course de vitesse. La façon dont il s'est dépêtré du peloton à l'entrée de la ligne droite et dont il a fini, droit comme une flèche, a bien clairement montré que le gagnant du Grand Prix 1902 est maintenant le rival le plus direct du champion du monde Ellegaard.

Grogna, dont la forme est toujours très tardive, n'a pas mal couru du tout. Toujours très souple, il lui manque cependant de la puissance. Espérons que, comme l'an dernier, il aura su l'acquérir au moment des grandes épreuves de la saison.

Mathieu et Louvet n'ont perdu la seconde place que sur le poteau, l'arrivée s'étant faite dans un mouchoir. Malheureusement, ces deux comingmen restent toujours des comingmen !

Par contre, nous avons eu à enregistrer une défaite, bien trop complète pour être régulière, du tandem Meyers-Grogna dans l'épreuve de machines doubles. Mais aussi de quelle façon splendide ont terminé Ellegaard-Domain !

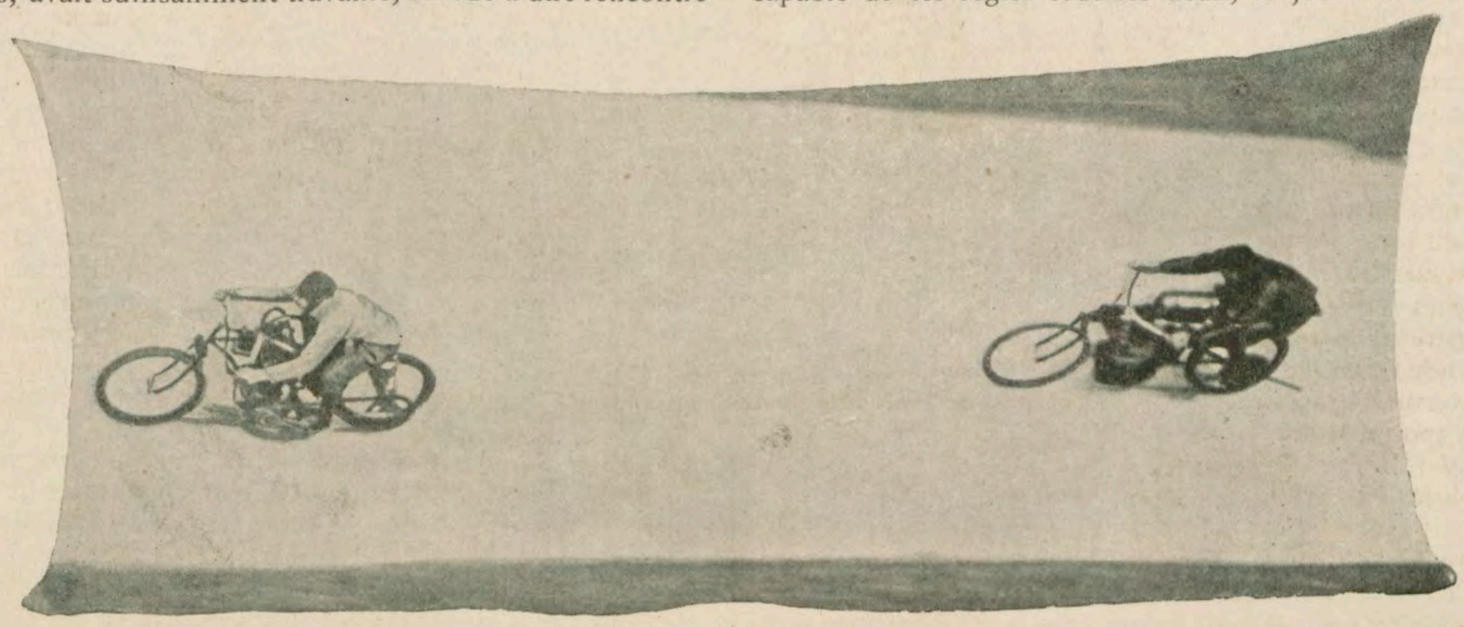
Les cracks du sprint ont donc pris dimanche leurs premiers galops sérieux sur la piste du Parc des Princes. L'intérêt de leurs rencontres va aller crescendo, de dimanche en dimanche, jusqu'au Grand Prix de Paris d'abord, jusqu'au Championnat du monde de Copenhague ensuite.

Nous avons déjà Ellegaard, qui vient de nous montrer qu'il était toujours l'homme du championnat du monde, et Meyers qui semble avoir retrouvé sa forme des plus beaux jours.

Jacquelin qu'on ne peut juger sur sa pitoyable exhibition d'hier est fort capable de les régler tous les deux, le jour où il sera en forme, et Owen Kimble, irrégulier comme lui, ne nous a pas donné sa mesure.

Derrière le Rhin, Rutt est toujours le dangereux adversaire, et d'Amérique nous arrive Colett, l'homme qui, après Kramer, a gagné le plus de courses dans l'année aux États-Unis, tandis que le prodigieux nègre vogue sur les flots de l'Océan Indien et se prépare à nous donner deux fois encore, le jour de l'Ascension et le lundi de la Pentecôte, le spectacle attirant de sa musculature de bronze.

GÉO LEFÈVRE.



Fournier lâche Marius Thé.

Il est bon de remarquer que le record de Darioli, battu par Fournier, avait été fait départ arrêté.

LE MEETING DE NICE

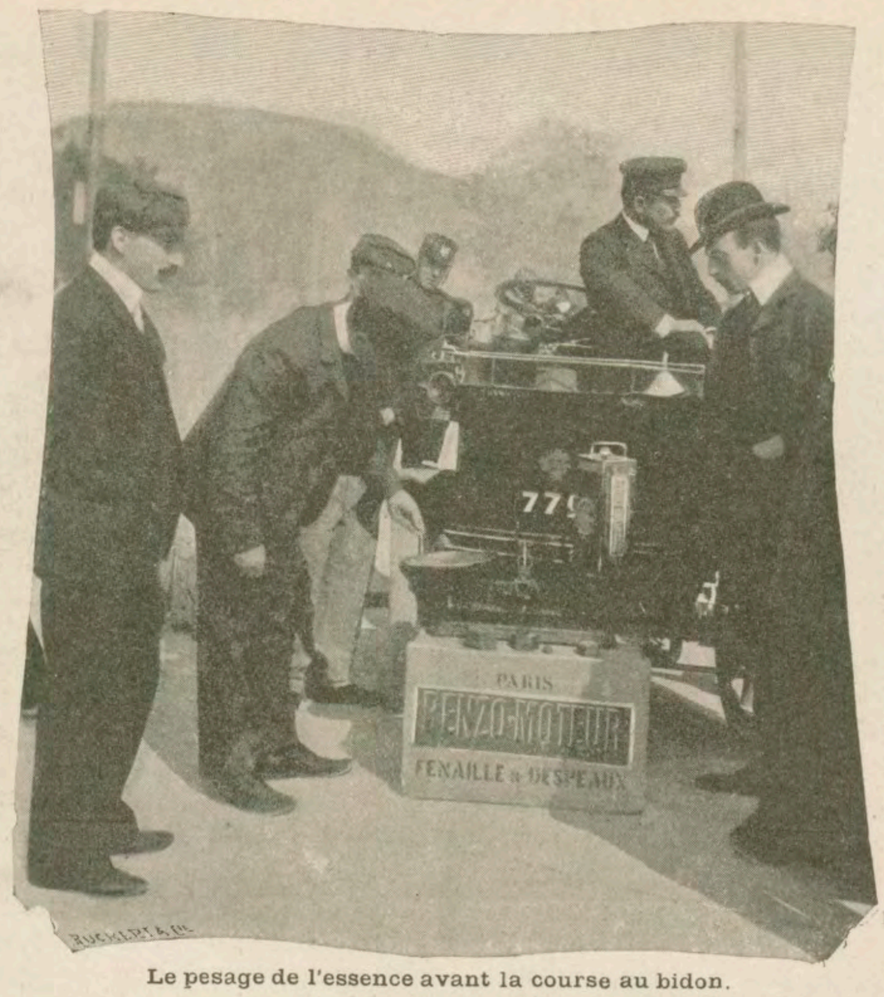
Après le terrible accident de la Turbie, toutes les épreuves du meeting de Nice avaient été supprimées. Ce n'est qu'à grand'peine que l'on put obtenir l'autorisation de faire courir la course du mille, à 5 heures 1/2 du matin, et sur la promenade déserte, comme on pourra le voir var nos photographies.

✣ ✣ ✣

J'ai bien cru un moment que nous ne serions venus à Nice que pour y voir un concours au bidon, ce qui, avec tout le respect que je dois à ce brave bidon, m'aurait paru tout de même exagéré.

Aujourd'hui que tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes, et que les autorités nous ont accordé la course du Mille et la Coupe de Rothschild, la bonne humeur nous est revenue, et nous parlons du bidon sans irrévérence.

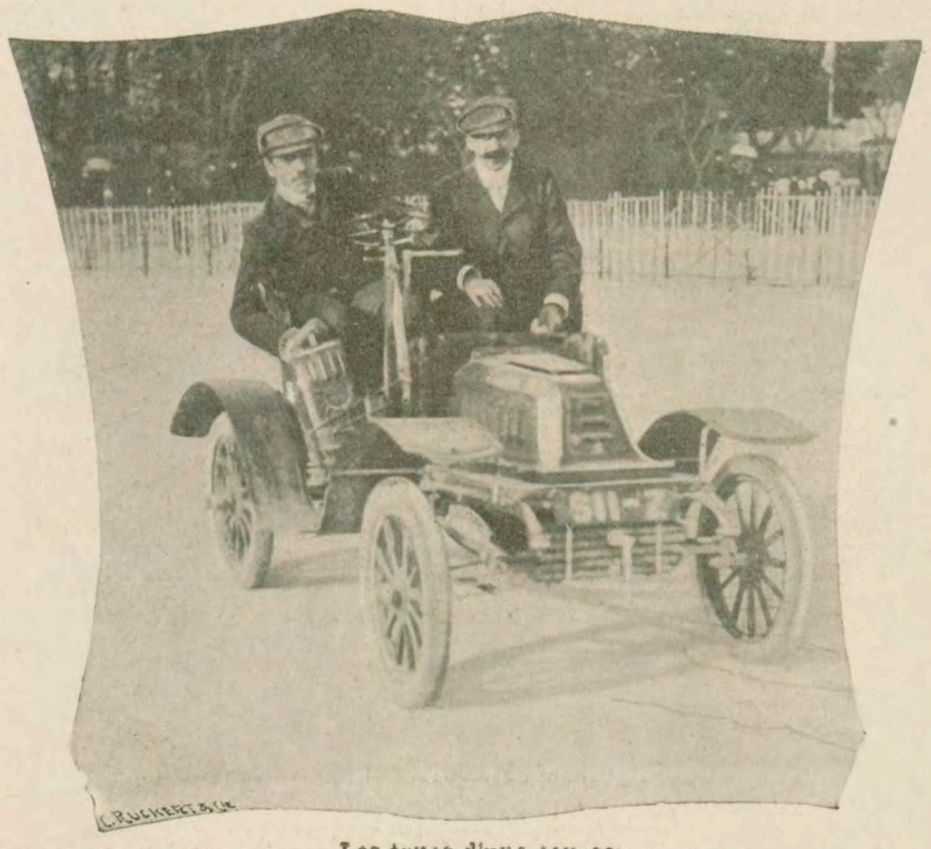
Et d'abord, direz-vous, qu'est-ce que votre concours au bidon, et que signifie-t-il, au fond ? C'est un concours de consommation, mais présenté d'amusante façon, et de façon à essayer de rendre tangible la supériorité de tel ou tel véhicule sur tel autre, dans cette voie si délicate et si difficile à apprécier de l'économie.



Le pesage de l'essence avant la course au bidon.

Au lieu de classer les concurrents par leur chiffre de consommation, on les classe par la distance parcourue. Maintenant, figurez-vous que les dix concurrents tournent sur une piste devant le public et que, après leur avoir donné à tous une quantité d'essence proportionnelle à leur poids, on les voit successivement partir pleins d'ardeur et soudain s'éteindre mélancoliques, et vous saurez ce qu'est la course au bidon. Mais de bidon, direz-vous, je n'en vois pas poindre.

Eh bien, sachez donc que l'essence est contenue dans un bidon qui seul est branché par un tuyau en caoutchouc avec le carburateur. Et vous aurez toute la course au bidon. Au fond, c'est un peu la même chose que le second Critérium de consommation que nous avions organisé à l'*Auto*. Seulement, les concurrents étaient tous dans une seule et unique série, et ils tournaient constamment devant le public.



Les trucs d'une course.
On secoue le bidon pour utiliser jusqu'à la dernière goutte d'essence.

L'épreuve fut assez amusante de tous ces futurs condamnés à mort partant pour la bataille avec la certitude de périr en route, et le classique « Ave Cæsar, morituri te salutant » aurait été certainement de rigueur si les concurrents eussent connu leurs classiques auteurs.

C'est sur la place d'Armes de Nice, au milieu de tourbillons de poussière et par l'un de ces implacables soleils d'avril que s'est disputée cette épreuve. Et je revois encore la place vide et déserte, comme agrandie par son cercle de tribunes où, aidant au vent, les concurrents, enlevaient des flots de poussière. Au milieu, sur une estrade élevée rappelant parfaitement un « ring » de boxeurs, jurés et pointeurs rôtissaient en face de la Turbie qui barrait l'horizon et du haut de laquelle nous contemplait, ironique et maligne, la grosse calotte blanche de l'observatoire de M. Bischoffsheim. C'est le concours au bidon. On s'y rencontre, on se fait des politesses. Les panamas blancs se courbent devant les chapeaux extraordinairement emplumés, enfleurés des dames. Un petit air de musique flotte là-dessus et, dans une légère odeur de friture, essence et huile, *half and half*, friture à l'huile et à la poussière, des martyrs tournent éperdus dans des hoquets de moteurs récalcitrants à périr. Les infortunés passagers sont blancs et gris. Les quelques femmes qui ont risqué l'aventure ont les cheveux délicatement saupoudrés.

C'est la course au bidon !

J'avoue qu'il n'y a pas là de quoi faire rêver les masses attentives; mais, que voulez-vous la poésie et la prose ne sont jamais bien ensemble. Il faut choisir l'une ou l'autre, et ma foi, ce bidon là est bien prosaïque. C'est utile et intéressant, mais laid.

N'emmenez jamais voir cela à quelqu'un que vous voudriez convertir à l'automobile.

Il ne faut jamais faire passer un invité pour la cuisine et lui montrer le dessous de la table qu'on va servir. Et la course au bidon, c'est la cuisine utilitaire de l'automobile.

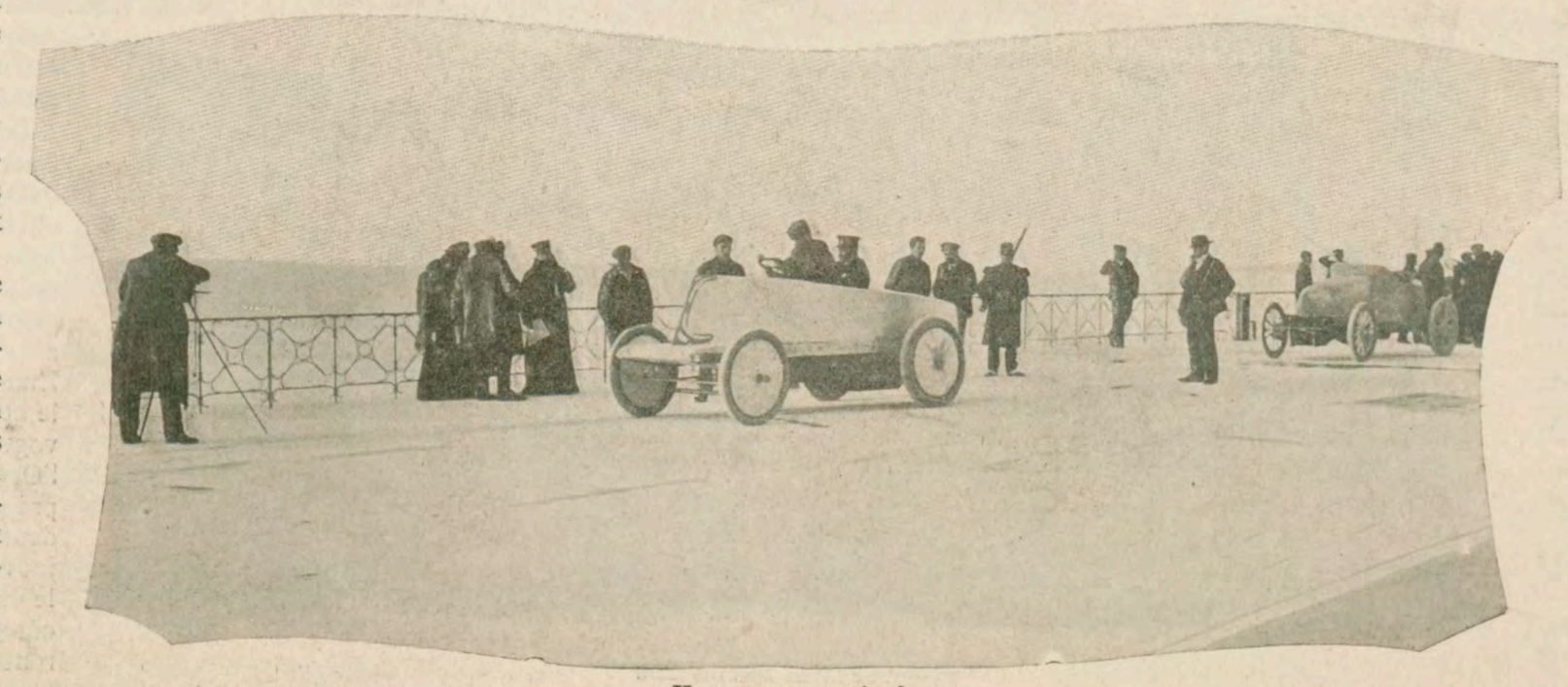
Il est vrai qu'il commence à devenir bien difficile de montrer autre chose, car les préfets ne badinent plus avec les courses ! Jugez- en plutôt.

Le comte Zborowsky s'étant tué dans la Turbie, à un tournant dangereux, d'autant plus dangereux qu'il ne le paraît point assez, M. le Préfet des Alpes-Maritimes avait interdit, sur la demande, dit-on, du ministre la course du mille qui se fait en ligne droite sur la promenade des Anglais.

Finalement, à force d'influences, nous avons obtenu qu'on nous laissât courir à cinq heures du matin, après avoir éloigné soigneusement de nous le public, et nos héros ont marché à la gloire, comme les condamnés à mort marchent à l'échafaud, entre deux rangées de soldats, baïonnette au canon, prêts à charger la foule si celle-ci avait manifesté l'intention d'assister tout de même à nos ébats — style préfectoral.

Rien de plus curieux que cette promenade des Anglais ainsi barricadée et gardée par la troupe. Il est quatre heures et demie du matin, et jamais Nice la paresseuse, où l'on se couche tard d'ordiniare n'a vu pareille assemblée à cette heure matinale. On a banqueté dans les restaurants de nuit, d'où les femmes arrivent encapuchonnées de dentelles et de taffetas aux teintes claires. Le soleil se lève sur le cap d'Antibes et le préfet, qui s'est levé aussi, arrive sur la piste.

Et la course commence, et se déroule sans le moindre incident, tandis que la foule, contenue à distance, essaie de se faufiler par tous les moyens possibles et impossibles. Il y a des gens sur les toits des hôtels, d'autres sur les toits des restaurants qui bordent la jetée. La terrasse de la jetée-promenade est noire de monde. Il y a des gens en canot. Il y en a d'autres



Une course matinale
La promenade des Anglais à 5 heures du matin, avant le départ du mille. Chauffeurs et force armée.

qui viennent de débarquer subrepticement sur la grève, comme Napoléon jadis au golfe Jouan.

Heureusement, la police veille. L'ennemi est repoussé. Seuls les photographes résistent.

Cependant, la course continue. Toujours pas d'accident. C'est à n'y rien comprendre, et c'est à croire que les concurrents le font exprès. Du reste, ils sont visiblement émus et impressionnés et successivement trente-cinq voitures sont échangées entre le départ et l'arrivée sans résultat pour les records.

Pendant la course. Le passage de Serpollet, gagnant de la Coupe Rothschild à 130 kil. à l'heure.

Et le préfet furieux, non pas d'une grosse fureur, mais d'une fureur de bon ton, déclare que « cela ne va pas bien vite » et félicite à tour de bras Serpollet qui est allé le plus vite de tous.

Il lui demande même de recommencer, et il ne dit pas qu'il pourrait faire mieux, mais il le pense.

Mais Serpollet refuse. Il trouve que c'est suffisant comme cela, même quand on interdit le public.

GEORGES PRADE.

Voici les résultats :

Course du Mille (1,609 mètres)

Départ arrêté 1.609 mètres) avec classement sur le mille). *Les temps sont pris au centième de seconde.*

I. VOITURES

1. Braun (Mercédès) 1 minute 3 secondes 72 centièmes.
2. Werner (Mercédès) 1 m. 4 s. 3 c.
3. Rigal (Mors) 1 m. 5 s. 32 c.
4. Le Blon (Gardner-Serpollet) 1 minute 6 secondes 26 centièmes.
5. Degrais (Mercédès) 1 m. 7 s. 25 c.
6. Augières(Mors) 1 m. 7 s. 95 c.
7. Gabriel (Mors) 1 m. 8 s. 56 c.
8. Hieronimus (Mercédès) 1 m. 9 s. 62 c.
9. La Fe té-Meun (Mors) 1 m. 9 s. 79 c.

II. VOITURES LÉGÈRES

1. Baras (Darracq) 1 m. 8 s. 2 c.

III

MOTOCYCLETTES

1. Genty (Griffon) 1 m. 16 s. 95 c.
2. Demester (Griffon) 1 m. 36 s. 41 c.

Le passage de Braun, recordman des voitures à essence.

Le capot de Gabriel. — Le dernier cri du jour.

(Clichés Branger-Doyé et Gilletta.)

Première Coupe Henri de Rothschild.

Ouverte à tout véhicule de 650 à 1.000 kilos à deux places. Distance : 1 kilomètre lancé. Lancée : 600 mètres.

1. Serpollet(Gardner-Serpollet) 29 s. 19 c.
2. Le Blon (Gardner-Serpollet) 30 s. 55 c.
3. Werner (Mercédès) 32 s. 30 c.
4. Augières(Mors) 32 s. 66 c.
5. Hiéronymus (Mercédès) 33 s. 63 c.
6. Rigal (Mors) 33 s. 64 c.
7. De Caters (Mercédès) 33 s. 85 c.
8. Degrais (Mercédès) 33 s. 96 c.
9. De la FertéMeun (Mors) 84 secondes 66 centièmes.
10. Braun (Mercédès) 34 secondes 96 centièmes.
11. Gabriel (Mors) 35 s. 50 c.

Deuxième Coupe Henri de Rothschild

Réservée aux voitures mues par des moteurs à explosion. — Distance : 1 kil. lancé. Lancée : 600 mètres.

1. Hiéronimus (Mercédès) 31 s. 76 c.
2. Werner (Mercédès) 31 s. 90 c.
3. Braun (Mercédès) 32 s. 73 c.
4. Degrais (Mercédès) 32 s. 89 c.
5. Rigal (Mors) 33 s. 2 c.
6. De Caters (Mercédès) 34 s. 81 c.

Auguières, ayant manqué son départ, fait le parcours à petite allure et se classe septième.

La coupe Henri de Rothschild revient donc pour 1903 à Hiéronymus, le recordman de la Turbie.

Essais de Records

A la suite de l'épreuve, quelques essais de records ont été tentés sur le kilomètre. Les voici par ordre de classement :

1. Braun (Mercédès) 30 s. 79 c.
2. Werner (Mercédès) 31 s. 10 c.
3. Hiéronymus (Mercédès) 31 s. 22 c.
4. (Werner) second essai)(Mercédès) 31 s. 45 c.
5. De Caters (Mercédès) 33 s. 1 c.
6. De Caters (second essai)(Mercédès) 33 s. 97 c.
7. Baras (Voiture légère Darracq) 34 s. 69 c.
8. Gabriel (Mors) 35 s. 40 c.
9. Demester (Motocyclette Griffon) 44 s. 58 c.

Paris-Roubaix 1903

NOTES D'UN NÉOPHYTE

Nous avons trouvé dans la boite du journal les curieuses notes que l'on va lire et qui, dues à une plume absolument anonyme, encadreront à merveille les curieuses photographies prises à l'intention de nos lecteurs sur les diverses péripéties de Paris-Roubaix 1903.

Au contrôle de départ, à Chatou, 5 heures du matin.

Lundi 13 avril. — Je rentre à Paris, fourbu, esquinté, bon à jeter au panier, comme une loque.

Manque d'entraînement, c'est certain.

Samedi soir, à la sortie du théâtre, je soupais dans un cabaret dont le nom importe peu. J'entends trépider une automobile. Entre un chauffeur, en tenue de route, de grande route même.

C'est un ami.

— Viens-tu avec moi?

— Où çà!

— A Chatou, assister au départ de Paris-Roubaix.

— ? ? ?

— Oui, une grande course cycliste, c'est très curieux. Viens voir cela.

— Mais j'ai un chapeau haut de forme. Ce n'est pas pratique pour aller en automobile.

— Viens donc tout de même.

Et j'y vais.

Délicieuse traversée du Bois de Boulogne à 3 heures et demie du matin. La nuit est violette, un violet clair.

Je passe pour la première fois de ma vie à Suresnes et à Rueil à cette heure là.

Chatou! Arrêt, buffet

Trousselier. Lorgeou. Wattelier.

Le peloton des coureurs traversant Le Pecq.

Le passage sur la place Jeanne Hachette, à Beauvais.

Une grande pancarte annonce :

« Paris-Roubaix, organisé par l'*Auto* ».

Ah oui! l'*Auto*; je connais, mes fils le lisent.

C'est là le contrôle. Et le contrôle s'éveille.

Le jour parait. De grands gars, de petits, mais tous bien râblés, attachent un brassard rouge sur leur maillot, et patiemment ils attendent. Les uns mangent, les autres causent, se racontent leurs prouesses passées. leurs espérances présentes.

L'appel! Mon ami, très compétent me fait voir les favoris. Un gaulois roux, Pasquier; un grand diable, solidement charpenté, Aucouturier; puis des jeunes « pur-sang », Lorgeou, Trousselier, Chapperon, Forestier; de vieux routiers, Jean Fischer, Barroy, Ambroise Garin, Lepoutre.

J'ai acheté l'*Auto* que des camelots crient à tue-tête et je relève maintenant tous ces noms pointés dimanche matin.

— Allez! Qu'est-ce que tu attends?

— Monte donc?

J'obéis et grimpe dans la voiture.

Hop! les coureurs viennent de filer dans un grand nuage de poussière.

Et mon ami met sa voiture en marche.

— Où me mènes-tu? Nous ne revenons pas à Paris? J'ai envie de dormir.

— Non, viens jusqu'à Pontoise.

Je ne vais pas souvent en automobile, et cela m'amuse. Je me laisse donc faire.

Que c'est joli la forêt de Saint-Germain et que la route y est unie!

Je me prends pour une bille de billard qui « prise en tête » file à toute vitesse sur le fin tapis vert rigoureusement horizontal.

Et ces diables de coureurs se sauvent, dos courbé, mains crispées sur le guidon.

Aucouturier, gagnant de la course.
Couvrant les 268 kil. en 9 h. 12 m. 30 s., record, sur sa bicyclette Crescent *munie de pneumatiques* Dunlop.

Aucouturier signe au contrôle d'arrivée.

Chapperon, arrivé deuxième.
Revenu sur la fin, Chapperon n'a été battu que sur le ciment, en 9 h. 12 m. 32 s.

Il y a aussi des nuées d'entraîneurs, mais qui se font vite lâcher.

Ce sont bien les coureurs, que me montrait tout à l'heure mon ami, qui sont toujours en tête.

Voici maintenant la Seine, Conflans ; puis nous sautons sur du pavé, c'est Pontoise.

Et les coureurs filent toujours aussi vite sans que ceux qui ont pris la tête au début puissent maintenant se lâcher.

Ils vont si vite que dans la voiture je suis obligé de tenir de la main mon pauvre haut-de-forme, maintenant blanc comme un chapeau de clown.

Et ce spectacle, nouveau pour moi, m'emballe tellement que je ne m'aperçois pas que Pontoise est depuis longtemps passé, que nous avons grimpé la rude côte d'Ennery et que je suis toujours « dans la chasse » comme on dit sur les hippodromes. Que va dire ma femme ?

Bast, tant pis. C'est là une occasion unique de voir quelque chose que j'ignorais complètement.

Maintenant je distingue et reconnais très bien les coureurs. Lorgeou mène avec furie devant Trousselier, Aucouturier, Chapperon, Forestier et Wattelier. Puis Forestier disparait.

Et les villages succèdent aux villages, les contrôles aux contrôles !

Beauvais, Breteuil, Amiens, tout cela défile comme un immense cinématographe. Sur la route il y a une foule de curieux enthousiastes. Et tous ces gens-là ont l'air de très bien connaître les coureurs.

Pauvre Chapperon ! Pauvre Lorgeou ! C'est à son tour d'avoir la défaillance, successivement.

Aucouturier semble maintenant résolu à jouer le grand coup. Il active l'allure, multiplie les attaques, filant brusquement puis se retournant pour voir si Wattelier et Trousselier répondent à son attaque.

Une côte terrible ! la côte de Doullens, paraît-il. Aucouturier part à toute vitesse, et lorsqu'il est en haut, il est seul. Les deux adversaires sont lâchés. Nous, nous suivons le vainqueur.

Le sort en est jeté, je vais jusqu'à Roubaix avec mon tube. Je m'aperçois du reste que les curieux se fichent de moi. Un titi s'écrie même au contrôle d'Arras : « En v'là un qui n'a même pas le moyen de se payer une casquette ! ». Et dire que mon chapeau vaut un louis et demi !

Coup de théâtre ! Chapperon vient de nous retomber sur le dos. Ah, le brigand ! Et voilà, au milieu de 50 000 personnes, nos deux héros qui arrivent ensemble au vélodrome.

Moi aussi, je deviens fou. Je descends de voiture et pénètre dans l'établissement, quelle cohue !

Aucouturier, cette fois, a bien gagné. Son adversaire a voulu changer de bicyclette pour rouler sur la piste et ce pauvre Chapperon a perdu 30 mètres. Finalement il a été battu de dix.

Dix mètres sur 268 kilomètres. Franchement, on devrait déclarer le dead-heat dans un tel cas.

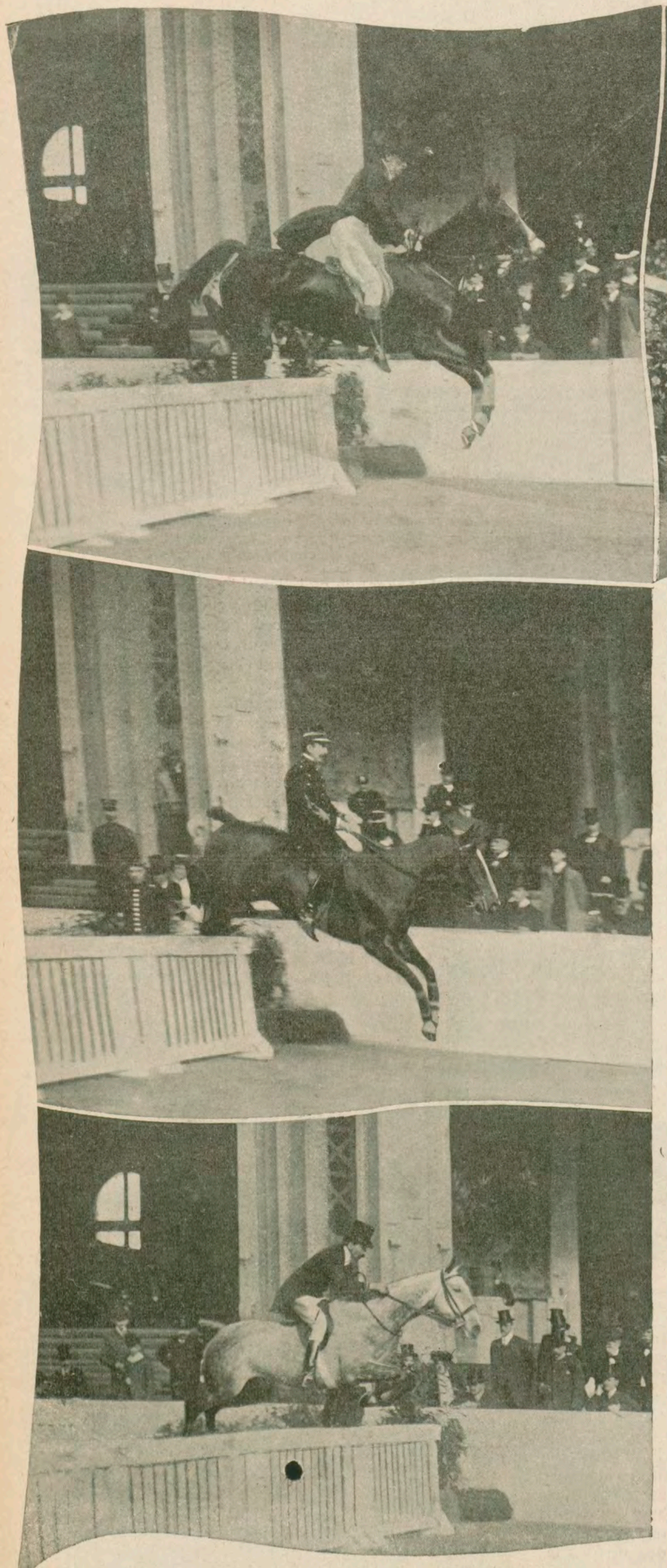
A mon retour à Paris, ma femme n'a jamais voulu croire que j'avais été à Roubaix. Aussi, puisque j'ai écrit tout cela, je vais aller le jeter dans la boîte de la *Vie au Grand Air*. Si elle publie ces notes, eh bien ma femme me croira.

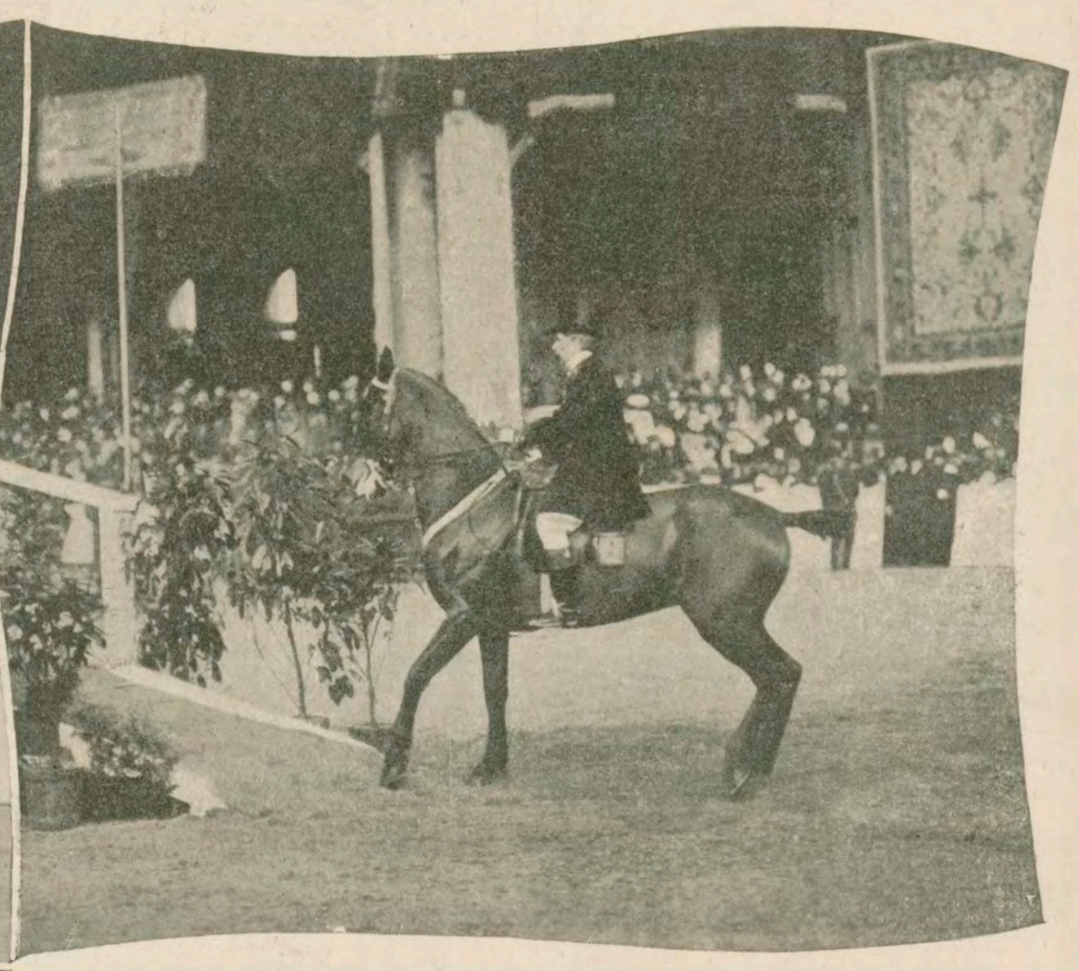
Un Néophyte.

Louis Trousselier
Arrivé troisième en 9 h. 13 m. 9 s.

Jean Fischer
Le brave « grimpeur » est arrivé sixième en 9 h. 52 s.

Lorgeou
Arrivé cinquième en 9 h. 41 m., a fait le meilleur temps sur le kilomètre final (1 m. 27 s. 3/5).





(Cl. Cordonnier.) **1— M. H. de Mumm sur Qu'-en-dis-tu ? à M. Leclerc.**

2— Le lieutenant Daguilhon-Pujol, du 30e d'artillerie, sautant la barrière avec Turin.

3— Le Comte G. d'Havrincourt, sautant avec Ulys *ex* Beau.

M. H. de Royer, Prix Juigné (parcours de chasse).

Au Concours Hippique

II (1)

Le Concours central hippique de Paris est terminé ; il a obtenu auprès des amateurs, des sportsmen et du public un très grand et très légitime succès ; dans un précédent article, nous avons passé en revue les chevaux de service ; aujourd'hui, nous nous occuperons des « sauts d'obstacles », et enfin, la semaine prochaine, nous consacrerons un dernier article à cette intéressante manifestation hippique, par le compte rendu du « Championnat du cheval d'armes ».

Puisque c'est la partie du programme qui occupe le plus, qui tient le plus de place, et à laquelle le comité de la S. H. F. apporte depuis quelques années tous ses soins en variant les parcours et les obstacles, il me semble que le règlement mériterait d'être revisé. Si les présentations de chevaux attelés ou montés qui concourent pour les Prix des Classes, les primes d'appareillement et les primes d'honneur, ont comme but — d'après les statuts de la S. H. F. — l'amélioration du cheval de service, les « sauts d'obstacles » devraient avoir pour but l'amélioration du cheval de chasse ou de rallye, du cheval d'extérieur. Or, parmi les cinquante chevaux qui ont disputé les diverses épreuves, depuis le Prix d'Essai à la Coupe, c'est tout au plus si une dizaine d'entre eux seraient capables de fournir un réel parcours de chasse, j'entends de suivre un laisser-courre, même de certaines chasses faciles des environs de Paris. Songez que sur 395 chevaux lauréats dans les concours depuis 1886 à 1902, il y en a 337 qualifiés âgés, c'est-à-dire ayant dépassé dix ans. Imposer une limite d'âge aux chevaux engagés dans les sauts d'obstacles, c'est très délicat ; mais tout au moins pourrait-on soit exclure de certaines épreuves, soit handicaper tous les chevaux ayant remporté précédemment prix ou même flo s. Le Prix d'Essai devrait être exclusivement réservé aux débutants cavaliers et chevaux, et j'entends par débutants ceux n'ayant jamais remporté de récompenses, tandis que nous avons vu disputer le Prix d'Essai de cette année par des chevaux nouveaux, il est vrai, mais des gentlemen comme les Leclerc, les Camus de Wailly, les Berille, les d'Havrincourt, les Ronceray, les De Vienne, les Maillard, les Plocque, etc., etc., qui ont triomphé dans tous les concours de province et de l'étranger Ce Prix d'Essai devrait être, en même temps que réservé aux chevaux n'ayant jamais gagné, une épreuve « d'apprentis » qui servirait à former des cavaliers, comme les courses d'apprentis sur nos hippodromes servent à former des jockeys. Cela encouragerait bien des jeunes gens qui craignent de ne jamais décrocher une récompense s'ils se trouvent toujours en concurrence avec les vieux routiers qui connaissent trop bien les parcours d'hippique.

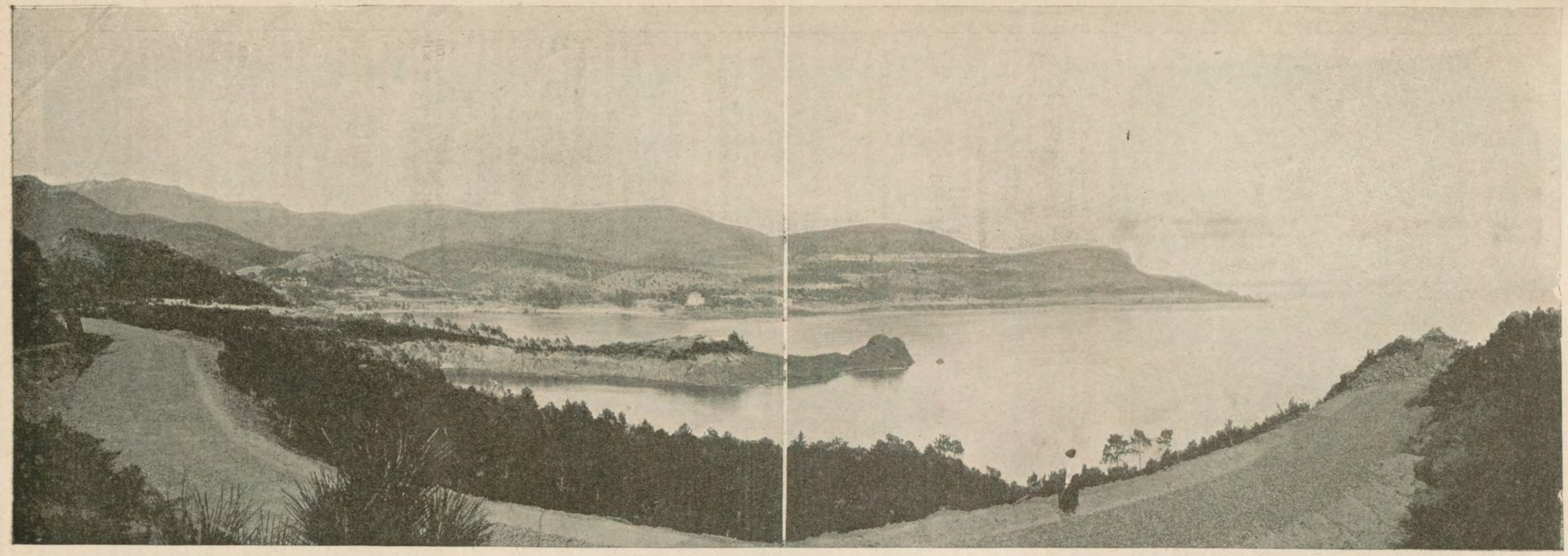
Pourquoi aussi n'obligerait-on pas les concurrents à monter leurs chevaux ; nous ne sommes pas sur un hippodrome ; il semble qu'il y ait une sorte de syndicat, un trust des chevaux d'hippique — parfaitement, il y a des chevaux d'hippique, comme il y a des chevaux de steeple et des chevaux de plat — dont le « Morgan » serait M. Henri Leclerc. Je ne voudrais pas que M. Leclerc, qui est un charmant gentleman et un très excellent cavalier, bien placé, audacieux, correct et de beaucoup de tête, prît cette critique en mauvaise part, mais il tourne au « professionnel ».

Parmi les officiers également il y a des professionnels — ou presque — de l'Hippique, que nous retrouvons dans tous les concours : il y a même dans les régiments des chevaux d'Hippique qui passent de mains en mains. Tel est Bulletin Rose, un vaillant cheval, excellent sauteur, qui remporta de très brillants succès : il appartenait au capitaine Defaucamberge, du 12e d'artillerie ; son propriétaire le monta plusieurs fois, mais ne réussit pas avec lui ; M. Daguilhon Pujol, du 30e d'artillerie, fut plus heureux ; il fit alors l'acquisition de la bête, et voilà Bulletin Rose changé de corps. Pourquoi ? Pour disputer les prix à l'Hippique. Peut-être aussi les colonels devraient n'autoriser que les bons cavaliers de leur régiment à prendre part à ces épreuves qui ont lieu devant un public qui a le droit de critiquer et ne s'en fait pas faute. Nous avons eu un lieutenant du 12e d'artillerie, M. Moinet, plein de bonne volonté, mais bien médiocre cavalier ; avec une autre monte, deux au moins des chevaux qu'il monta auraient eu des premières récompenses. Le succès a été en grosse partie pour les dragons et les cuirassiers ; ceic nous a un peu changé : cela vient de ce que plusieurs régiments de légère ont depuis l'an dernier été remplacés par de la cavalerie de ligne. Les concurrents militaires, heureusement, grâce à ces changements de garnison, se renouvellent un peu, et cela rompt la monotonie des épreuves. Comme chaque année, un bon point doit être attribué au train des équipages, qui a présenté, malgré le petit nombre d'officiers stationnés dans le gouvernement militaire de Paris, près d'une douzaine de chevaux.

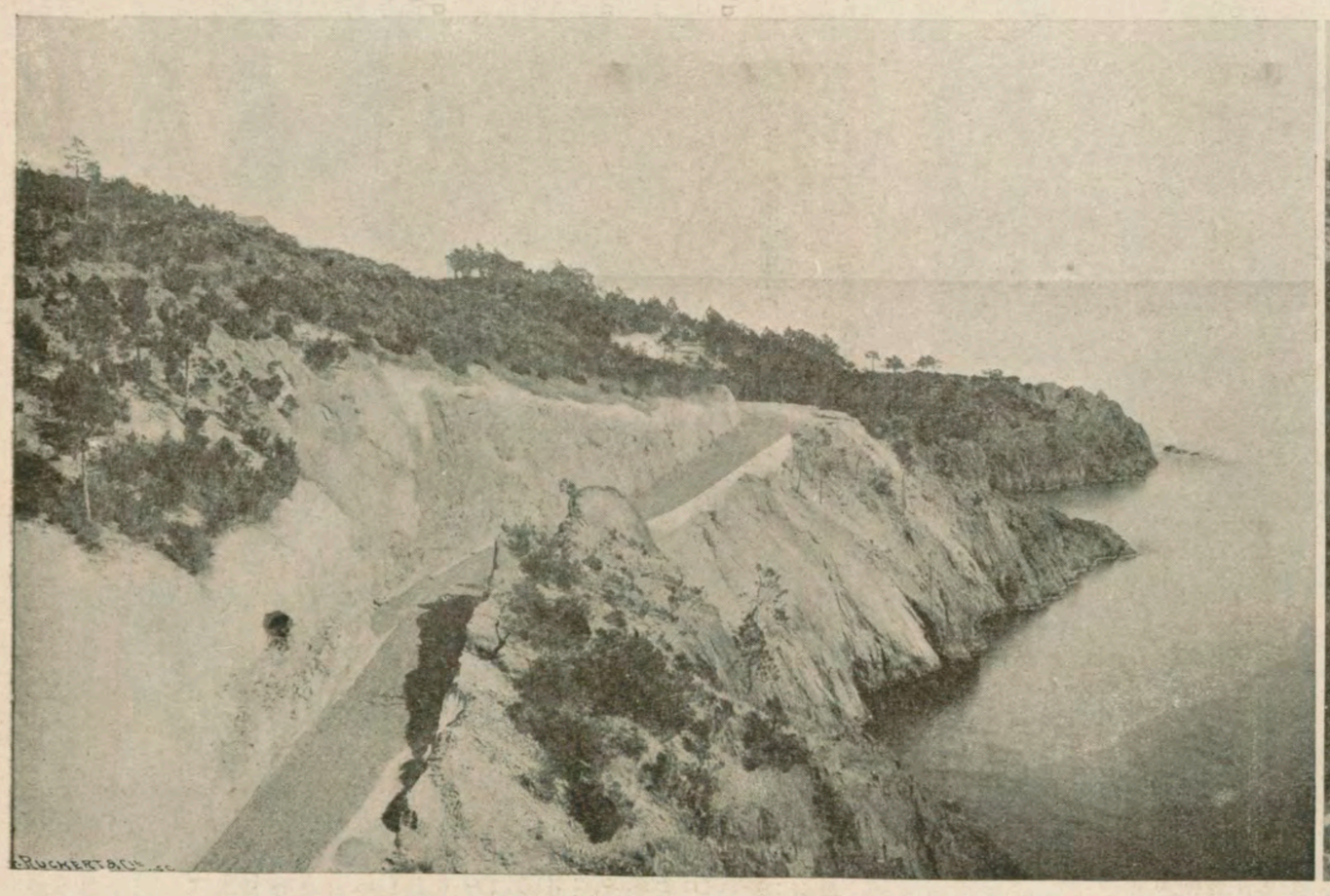
Paul Mégnin.

(1) Voir le numéro 239.

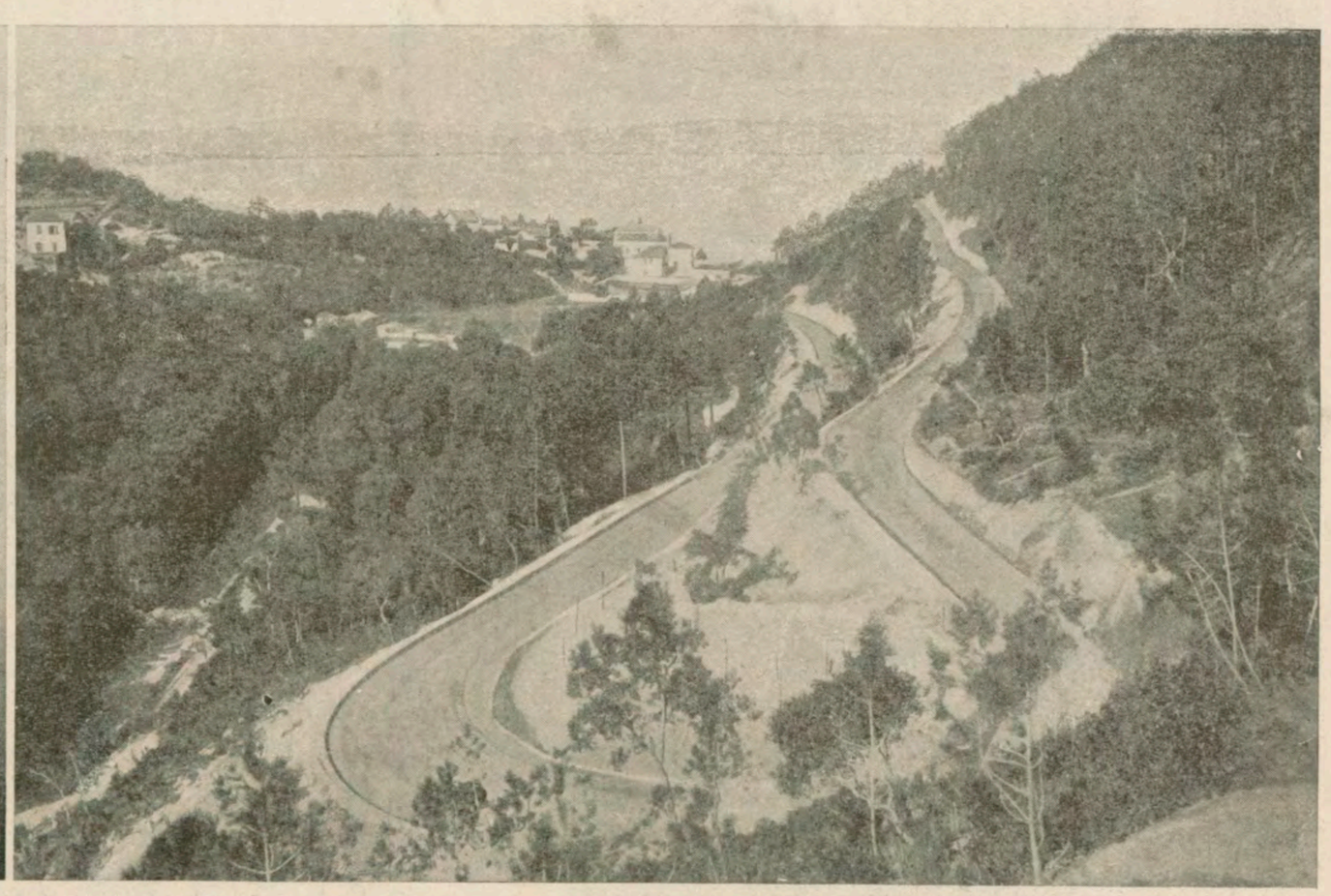
(A Suivre.)



Une vue panoramique de la Nouvelle Corniche.
La pointe Notre-Dame, limite des départements du Var et des Alpes-Maritimes, la baie de la Figueirette et la pointe de l'Esquillon.



La pointe du Trayas.
Photographie prise avant l'achèvement des travaux.



La route entre la Napoule et Théoule.
On remarquera les lacets pittoresques.

LA ROUTE DE LA NOUVELLE CORNICHE

***La route** de la Nouvelle Corniche, ouverte entre Fréjus et Cannes, le long de la côte, par les soins du Touring-Club de France, a été inaugurée samedi dernier, en présence du Ministre des Travaux publics. Nous en donnons ci-dessus quelques pittoresques photographies.*

Gratin, à Mme Ricotti, mené en main par son entraîneur J. Count. | *Vaillant III*, à M. J. Cole, arrivé 1er. | *Clerval*, au Cte de Clermont-Tonnerre. | *Spa III*, à M. Ledat. | *Tolbiac*, à Mme Procureur. | *Guindal*, à M. de Goyeneche. | *Manuscrit*, à M. Fischof. | *Loch-Lee*, au Vte de Fontarce. | *Kahouane*, à M. Maurain.

Veinaud et Argument, à M. Liénart. | *Touche-à-Tout* et *Van*, à M. Ed. Archdeacon. | *Rolly-Polly*, au Prince Murat.

Le défilé des concurrents du Prix du Président de la République. Steeple-chase handicap 50.000 fr. et un objet d'art, 4.200 mètres.

LES COURSES

A Auteuil

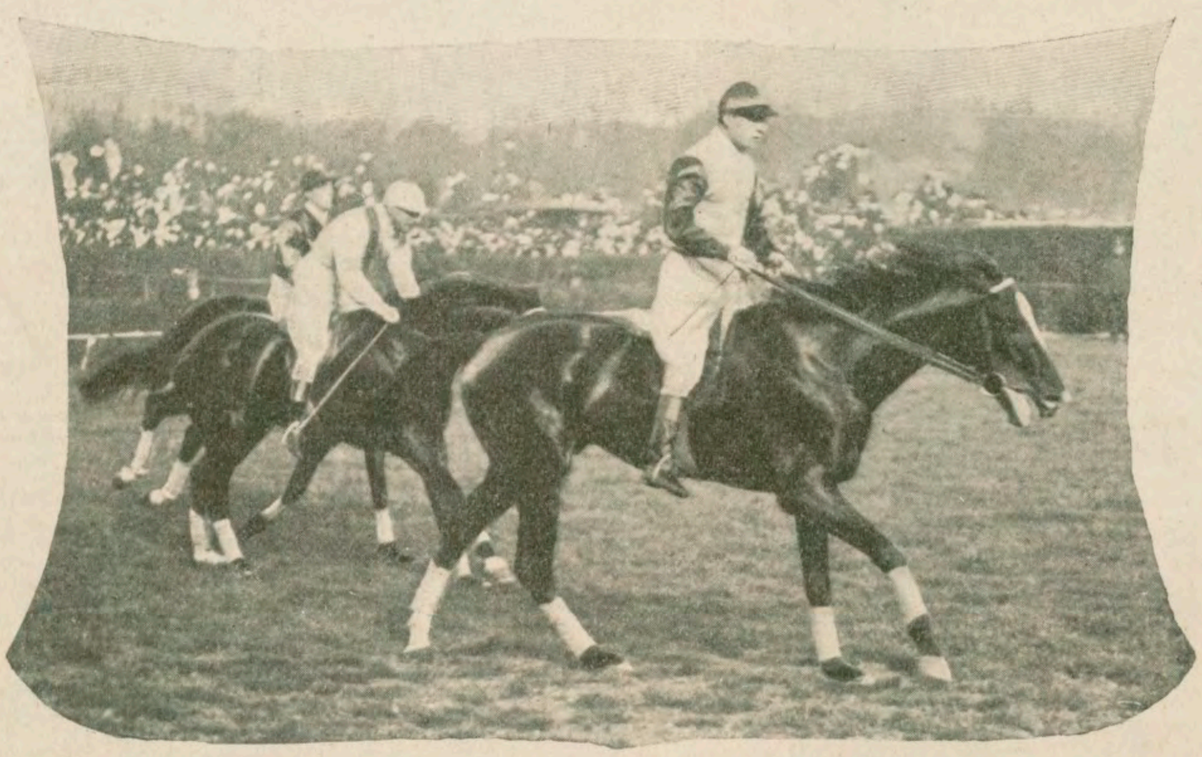
Le Prix du Président de la République et le Prix de Tananarive

Le dernier dimanche d'Auteuil avant le Grand Steeple fut des plus brillants, tant au point de vue mondain qu'au point de vue sportif. Le Président de la République n'assistait pas à l'épreuve à laquelle son nom a été donné, sa tribune est restée vide, mais les sportsmen s'en sont à peine aperçu, étant donné le très grand intérêt des épreuves du programme : un steeple d'une allocation de 50.000 fr., une course de haies handicap, la dernière avant la grande épreuve du 3 juin, et un military hors série, le Prix de Tananarive.

Depuis la fondation du Prix du Président de la République et du Prix Le Gourzy, c'est-à-dire depuis huit et dix ans, on ne trouve que deux vainqueurs de la Grande Course de Haies, Vertige et Kerym et un vainqueur du Grand Steeple chase de Paris, Ardent II. Vaillant III et Clampin, vainqueurs dimanche, seront-ils encore vainqueurs e 31 mai et le 3 juin : je ne serai pas éloigné de le croire pour le premier, mais je ferai des réserves pour le second.

Les dix concurrents engagés dans le Prix Gourzy se sont présentés sous les ordres du starter ; l'entraînement de Maisons-Laffitte ne cachait pas la chance très grande de Clampin, un fils de Styx et de Clodia ; le cheval paraissait dans une superbe condition, et Lawrence, son entraîneur, l'avait « affûté » pour cette épreuve, mais Chantilly pouvait prétendre à la victoire, non point avec Nivolet, sur lequel il est impossible de compter, pas plus qu'avec Piétat, car le vaillant petit cheval de M. Champion avait un peu de poids, mais avec Eguzon, un ancien très bon cheval qui, à la fin de la saison de 1902, avait paru fort déchu et même avait disputé sans succès un prix à réclamer, cependant, son propriétaire et entraîneur Ed. Cunnington, avait su ramener en parfaite condition : il avait du reste gagné à Auteuil une course de haies sur 3500 mètres dans un excellent style, battant avec une extrême facilité Pardon-Monsieur et Vieux Marcheur. Eguzon est-il redevenu tout à fait l'Eguzon du printemps dernier ? Si oui, Clampin peut prétendre à la victoire dans la Grande Course de Haies, car il peut encore s'améliorer, si non, sa qualité n'apparaît pas très supérieure. Son propriétaire, M. O. Soarez, est un confrère de la presse sportive, c'est un vrai sportsman, car il a de la patience ; voilà longtemps qu'il fait courir et c'est la première épreuve importante qu'il gagne. Wright a monté le fils de Styx avec un grand sang-froid et une parfaite science du train.

Pendant le défilé des quatorze concurrents du prix du Président de la République, un entraîneur des plus habiles me disait : « Si Vaillant III gagne avec le poids qu'il porte, il est parfaitement inu-



Rolly Polly, par Callistrate et Running-Fire, au prince Murat, entraîneur : Lynham, jockey : West, arrivé 3e. | *Van*, par Le Pompon et Vanille, à M. Ed. Archdeacon, entraîneur : Desbons, jockey : F. Hall, arrivé 2e. | *Vaillant III*, par Barberousse et Viola, propriétaire et entraîneur : M. J. Cole, jockey : Wright, arrivé 1er.

La rentrée des vainqueurs du Prix du Président de la République.

Réveil-Matin II, par Sans-Nom et La Diane, à M. J. Heitz, sous-lieutenant au 4e hussard, monté par le lieutenant de chasseurs de la Brosse. | *Antipode*, origine inconnue, au capitaine Taste, du 19e dragons, monté par le lieutenant de hussards Laborde. | *Puerto*, par Havre et Cousta, monté par son propriétaire le lieutenant René Degorge, du 16e dragons.

L'arrivée du Prix de Tananarive. Steeple-chase militaire hors série (4.000 mètres).

tile de mettre en ligne de vieux chevaux dans le Grand Steeple. » Vaillant III a gagné avec une facilité qui a déconcerté les plus vieux sportsmen. Jamais épreuve aussi dure n'a été enlevée avec une semblable maestria. Si l'on songe que le fils de Barberousse, qui n'a que quatre ans, portait 70 kilos, le même poids que Veinard et seulement 2 kilos 1/2 de moins que le top weight Gratin, vainqueur de grandes et belles épreuves, sa performance est tout à fait remarquable et pour ainsi dire unique dans les annales du turf. Doit-on préférer Vaillant III à Violon II, l'autre crack de la jeune génération de steeple-chases Je le crois. Son entraîneur et co-propriétaire, Vaillant III appartient, en effet, en association à MM. Zubiaure, un sportsman marseillais, et J. Cole, est un habitué du succès ; c'est, la troisième fois que J. Cole remporte le prix du Président de la République.

En 1896 avec Moulinois, plus récemment avec Taillebourg II, son entraînement a triomphé dans cette importante épreuve. J. Cole est très estimé de ses collègues et des propriétaires qui lui confient leurs chevaux ; il a été à bonne école, ayant fait son apprentissage chez H. Jennings ; il devint ensuite premier garçon chez Ch. Pratt, avant de s'établir entraîneur. C'est lui qui entraînait Louch, à M. Holzer, lorsque la bête gagna le Grand Steeple-Chase de Paris. On a à peine vu les autres concurrents, tant on fut émerveillé de la victoire de Vaillant III ; cependant quelques-uns ont trés convenablement, très honnêtement couru, aussi bien les deux représentants de l'écurie Archdeacon, Van et Touche-à-Tout, qui ont pris les deuxième et quatrième places, que Rolly-Polly, le troisième, dont j'ai toujours vanté la qualité, et qui va s'améliorant à chaque exhibition. Gratin, malgré son top weight, pouvait prétendre à la victoire ; mais, insuffisamment remis de son claquage à Bade, il est tombé boiteux : sa carrière est, du reste, terminée, et sa propriétaire Mme Ricotti l'envoie au haras.

Le gagnant du Prix Le Gourzy, course de haies, handicap 20.000 fr., 4,000 mètres
Clampin par Styx et Clodia, propriétaire : M. O. Soarez, entraîneur : Lawrence, jockey : Wright.

Le military — Prix de Tananarive — a révélé aux sportsmen parisiens un excellent cheval de la spécialité et un tout à fait bon cavalier. Gretz, si souvent bien placé dans de pareilles épreuves, se conduit toujours mal lorsqu'il est monté par son propriétaire, le lieutenant Mascarel, du 16e dragons, Combien je préfère la monte de Desquilbet, un lieutenant du 8e hussards qui le monte parfois ! Le vainqueur a été un tout jeune lieutenant du 16e dragons, René Degorge, qui, avec son même cheval d'armes, Puerto, avait remporté quelques succès en province. J'ai assisté aux débuts de Degorge, à ses premiers essais en équitation ; il n'avait pas quatorze ans qu'il était déjà passionné du cheval et des courses. Dimanche, il a monté Puerto — un solide cheval de la Plata — en parfait cavalier et en excellent jockey ; Puerto est plutôt un animal difficile, un peu raide dans ses aides et dur aux tournants ; il abordait pour la première fois les obstacles d'Auteuil ; aussi Degorge l'a-t-il maintenu dans le peloton jusqu'à la deruière haie.

Là, sûr de la pointe de vitesse de ce cheval de Pampas, il a actionné Puerto pour venir battre sur le poteau Antipode et Réveil-Matin II, les favoris après Gretz, qui n'a pu terminer le parcours. Au retour aux balances, le lieutenant Degorge était tellement ému — sans en être autrement étonné — qu'il ne savait où se diriger et allait, comme après une manœuvre ou une voltige, rentrer son cheval dans son box. Inutile d'ajouter que les camarades de Degorge et les sportsmen lui ont fait une véritable ovation. Un propriétaire de mes amis me disait même :

« C'est certainement le meilleur de tous les officiers qui montent en course ; il a monté avec beaucoup de tête, un grand sang-froid, et a fait une arrivée digne d'un jockey éprouvé. »

FRANC-PICARD.

BLOC-NOTES

CYCLISME

Colin 1er — Amerigo 2e

LA COURSE NICE-MARSEILLE.

LA COURSE NICE-MARSEILLE — Les courses de bicyclettes sur route sont assez rares depuis quelques années. Paris-Roubaix, Bordeaux-Paris et le Tour de France, constitueront cette année à peu près tout le calendrier. Une épreuve d'amateurs qui peut servir de lever de rideau à ces trois grandes pièces s'est disputée l'autre semaine entre Nice et Marseille. Elle était organisée par le *Journal* et a été gagnée par Colin, en 8 h. 12 m. 58 s. 4/5. devant Amerigo, à 5 longueurs.

BILLARD

Le Champion des amateurs

Les amateurs ont vaillamment combattu pour le titre de Champion du Monde, mais la tache était bien dure pour la plupart d'entre eux, car ils avaient à lutter contre celui que l'on doit considérer comme d'une classe au-dessus des meilleurs.

J'ai nommé M. Lucien Rerolle, le Champion du Monde amateur.

Celui-ci s'est classé réellement hors de pair et je doute que d'ici longtemps un de ses concurrents au dernier tournoi puisse lui discuter le titre qu'il a si facilement conquis.

M. Rérolle habite actuellement Toulouse, mais au point de vue billard, on doit le considérer comme Parisien, car c'est pendant un séjour de plusieurs années dans la capitale qu'il a formé et perfectionné son jeu. Ses performances au cours du Tournoi sont véritablement merveilleuses : elles sont à peu de choses près aussi bonnes que celles des grands professionnels qui ont disputé au Grand Hôtel le Championnat de la Cie Brunswick. Sa moyenne générale doit être de 16 à 18 ; sa plus forte moyenne est de 33 ; ses séries ont dépassé deux fois la centaine et encore, l'une d'elles (que j'ai subie) n'a-t-elle été arrêtée que par la fin de la partie. Les chiffres sont plus éloquents que tout ce que je pourrais écrire. Les second, troisième et quatrième du Tournoi, MM. Rasquinet (belge), Barthélemy Maure (de Marseille) et Fouquet (de Lyon), se sont montrés eux aussi des joueurs de valeur, connaissant bien le billard et doués d'un excellent tempérament de lutteur.

Ils ont fourni quelques belles séries et des moyennes générales fort honorables.

Mais en dehors du classement établi, classement qui doit être régulier, ce que l'on doit surtout considérer dans le tournoi, c'est ce fait de la possibilité de rencontres entre grands amateurs de tous pays.

COUNT REDDEER.

FINANCE

Marasme !

Une situation budgétaire embarrassée en France et dans la plupart des États, les émeutes d'Espagne, les grèves de Hollande, les troubles du Maroc, la révolte des Albanais et des Macédoniens, autant de motifs de circonspection tant pour la spéculation que pour l'épargne.

Et encore, cette énumération est-elle imcomplète : la politique intérieure a suscité de nombreuses ventes de rente française, d'actions et d obligations de nos grandes Compagnies de chemins de fer ; les événement d'Orient ont engagé beaucoup de porteurs de fonds turcs, serbes et bulgares à s'en défaire.

Comment, dans de telles conditions, la Bourse pourrait-elle être bonne ? Aussi ne l'est-elle pas ; elle est même détestable et le découragement y est visible.

Ajoutez que la proximité des fêtes de Pâques incitait ceux qui, auraient voulu se remettre au travail à attendre qu'elles fussent passées.

Après cela vous comprendrez pourquoi toute la cote est en réaction.

Mais à cette époque, pour le marché financier comme pour le baromètre, il se produit de brusque saute de vent !

Souhaitons que l'aiguille se porte au beau fixe ! C. LEVRAI.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Des effet de l'humidité sur les bandages pneumatiques.

Un de nos clients nous écrit : « Fidèle lecteur de vos « Bulletins » et ayant déjà pu constater l'effet de la rouille des jantes sur les talons des enveloppes,... j'hésite cependant pour savoir si au retour d'une sortie je dois ou ne dois pas laver mes pneus à l'eau pour en retirer la boue et la poussière. »

Nous sommes heureux de cette question, d'un intérêt absolument général et qui va nous permettre de traiter ici ce point si important des effets de l'humidité sur les enveloppes des pneumatiques.

Nous savons que nos lecteurs s'intéressent de plus en plus aux explications techniques que nous croyons devoir leur fournir.

Aussi traiterons-nous aujourd'hui la partie théorique de notre sujet ; nous en examinerons les conséquences pratiques dans notre prochain « Bulletin ».

Tout le monde sait à l'heure actuelle qu'un pneumatique est formé de toiles liées entre elles par du caoutchouc ; l'humidité n'a qu'une action insignifiante sur le caoutchouc, mais il n'en est pas de même en ce qui concerne la toile.

Les fils de coton, et en général de toutes fibres végétales à base de cellulose : lin, jute, chanvre, etc., résistent remarquablement aux agents atmosphériques, qui altèrent tant de substances organiques, oxygène, chaleur, humidité temporaire.

Ainsi, un tissu de coton exposé pendant un mois à l'air, au soleil, à la pluie, ne perd pas plus de 2 p. 100 de sa force initiale. Un échantillon de calicot mouillé et séché au fer à repasser 20 fois de suite n'a perdu que 3 p. 100. (Expériences de A. Scheurer sur l'affaiblissement des tissus de coton, com. à la Soc. ind. de Mulhouse. séance du 29 janvier 1902.)

Immergé sous l'eau pendant 14 mois, un tissu ne perd pas grand'chose comme force dynamométrique, bien que le liquide qui le baigne se couvre à la surface d'un voile de moisissures et prenne une odeur repoussante.

Mais qu'on abandonne ce tissu dans un local humide, sur le sol d'une cave humide par exemple, et au bout de peu de temps on le trouvera taché : ce sont des moisissures, champignons microscopiques penicillum, champignons de Raulin, des bacilles, l'amylobacter, et autres destructeurs infiniment petits.

Il se passe un phénomène analogue pour les papiers d'appartements, également à base de cellulose, qui, dans les chambres ou les placards humides, sont tellement altérés qu'ils se déchirent sous leur propre poids et tombent en poussière.

Les tissus humides subissent la même pourriture ; souvent des bandages éclatent subitement au moment où l'on repart en campagne après l'hiver : c'est le coton des toiles qui est pourri et la preuve en est que la toile essayée au dynamomètre donne des déchets de résistance de 50 à 70 p. 100 de sa valeur première. Et le plus souvent, cette décrépitude est locale, limitée aux endroits où l'on reconnaît que l'eau a pénétré à un moment donné. Cette constatation est facile à faire par l'examen de l'auréole qui s'est dessinée à cet endroit, et qui permet de se rendre compte de la manière dont se propage l'infiltration.

Bien entendu, il faut distinguer les toiles du croissant d'avec celles du bandage proprement dit, pour apprécier l'étendue du dommage : si les toiles du croissant sont seules attaquées, le remplacement du croissant peut suffire pour remettre l'enveloppe en état. Si, au contraire les toiles mêmes du bandage sont attaquées, l'éclatement est à craindre sous l'effort de la pression intérieure de l'air comprimé, et le remplacement du bandage s'impose.

L'humidité a donc des effets funestes sur les bandages pneumatiques, et il est certainement peu de nos lecteurs qui ne se demanderont en lisant ce « Bulletin » comment il se fait que nous n'ayons pas encore trouvé le moyen d'y remédier. Malheureusement, pas plus nos efforts que ceux des différents spécialistes qui se sont adonnés à l'étude de cette question n'ont été jusqu'à ce jour couronnés de succès. On peut considérer qu'à l'heure actuelle il n'y a pas de remède à ce mal, et tout ce que nous pouvons faire, c'est d'employer des tissus de premier choix et pour la confection desquels il n'a été fait usage que de fibres de coton arrivées à une parfaite maturité.

Voilà pourquoi nous recommandons instamment de ne magasiner nos produits que dans des locaux frais, *mais non humides*. Car il est à considérer que l'altération de la fibre végétale, avec affaiblissement concomitant, peut même se produire, *sans qu'il y ait mouillage proprement dit*, dans un lieu saturé d'humidité.

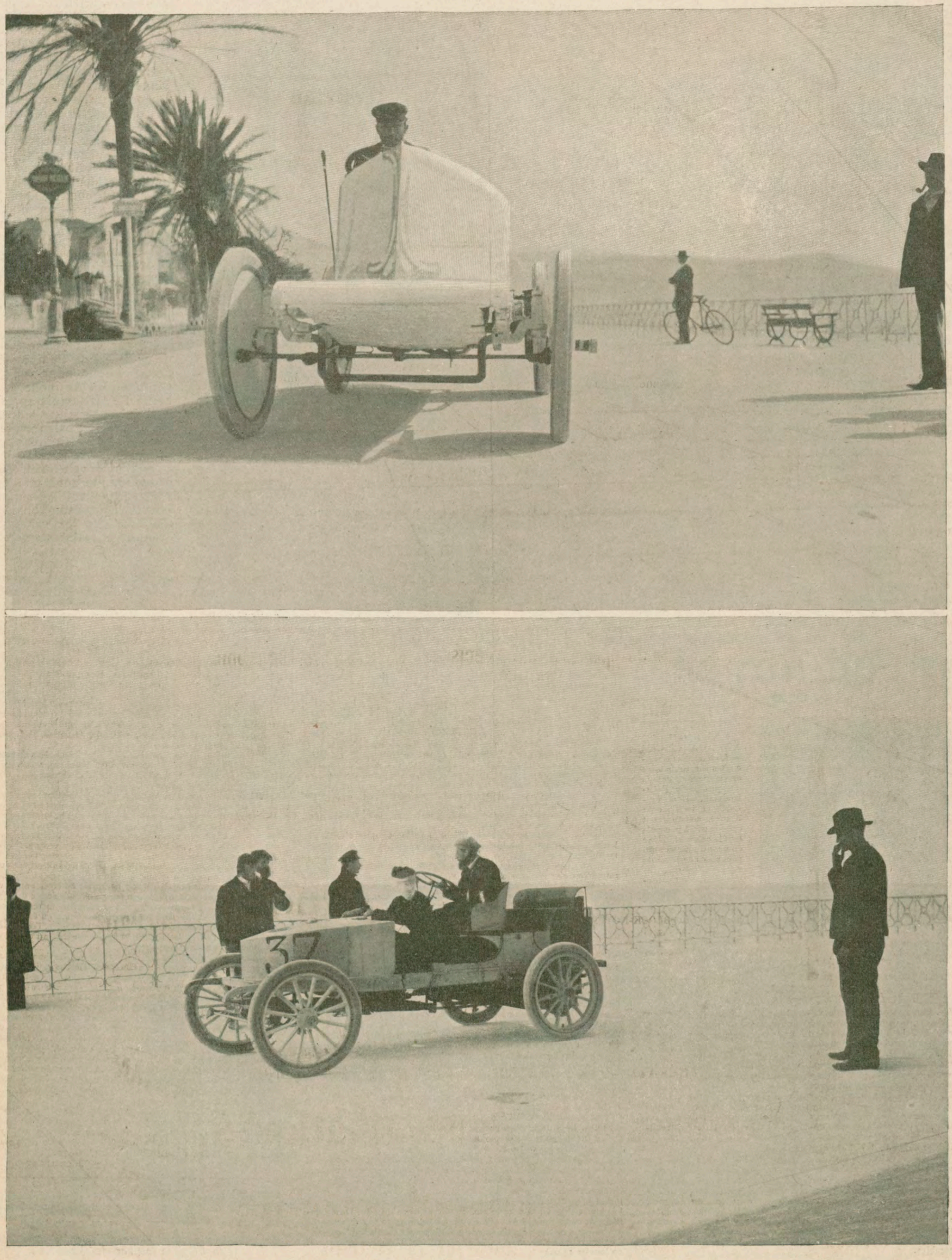
Mais il est difficile de fixer ce qu'on doit entendre par local frais et pas humide. On ne pourrait être fixé d'une façon absolue que par les indications de l'hygromètre, dont l'usage n'est pas communément répandu. Mais nous pouvons toutefois tracer cette règle empirique, **que là où le fer rouille, le tissu s'altère.**

MICHELIN ET Cie.

COMMENT DEVENIR FORT
par J. DE LERNE, avec préface de GABRIEL BONVALOT.
1 volume..... **3.50**

En vente dans notre Salle d'Exposition, 9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-chaussée).

LE " LIVRE D'OR " DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



(Clichés Branger-Doyé et Giletta.)

LES GARDNER-SERPOLLET AU MEETING DE NICE

1 — *Serpollet, sur sa voiture* Gardner-Serpollet *munie de pneumatiques* Michelin, *avec laquelle il a gagné la coupe Henri de Rothschild, couvrant 6 k. en 29 s. 19, soit 123 k. 300 à l'heure, et battant le record.*

2 — *Le Blon, second de la coupe Henri de Rothschild en 30 s. 55, sur sa voiture* Gardner-Serpollet *munie de pneumatiques* Michelin.

Les Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Petites annonces commerciales : **1 fr. 25** *la ligne.*

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

Il ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances Spéciales**, 20, *Rue Taitbout Paris*. Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** enverraient donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41.

AUTOMOBILES

Transformation de motocycles à pétrole en voiturettes 2 places côte à côte. Débrayages 2 vitesses. Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Téléphone 923-05. (6245)

Spécialité de location d'Automobiles. Garage **Bob-Walter**, 83, av. Grande-Armée. Téléph. 503-50. Vente. Leçons. Achat.

Voiture G. Richard Brasier, classée dans Paris-Vienne 5e voiturette et 1re des voitures G. Richard, force 14 H. P., deux baquets, gros pneus Continental 1903. Carburateur Longuemare, 65 kil. en palier; essais sur avis préalable. Splendide occasion. S'ad. : 4 et 6, rue de Sèze, *International Automobile Office*. Téléph. 305.50. (8025)

Demandez *dans tous les Grands Magasins : Bon Marché, Galeries Lafayette, Louvre, Printemps, Samaritaine, Ville Saint-Denis*, etc.

Les Sous-Bras

KLEINERT

Le "GEM" (Caoutchouc pur) ou l'"AMBASSADOR" (Jersey sans couture.)

Exigez sur chacun la *Marque de Fabrique* (Croix de Malte) ci-dessus.

SEUL AGENT POUR LA FRANCE
P. MONTUPET, 9, Rue Grenéta, Paris.

HORS CONCOURS
MEMBRE du JURY, PARIS 1900
ALCOOL DE MENTHE DE **RICQLÈS**
(Le Seul Alcool de Menthe véritable)
SOUVERAIN contre Indigestions, Maux de Cœur, de Tête, d'Estomac, Grippe et Refroidissements.
EXCELLENT aussi pour les DENTS et la TOILETTE.
Exiger le nom : DE RICQLÈS

AUTOMOBILES

Voitures Gladiator, 2 et 4 cylindres, modèle 1903, livrables immédiatement. Facilités de paiement. Maleville-Libourne. (8026)

Superbe Occasion. Voiturettes 2 places, 2 vitesses, marche arrière, 4 ch. 1/2 excellent état. MM. 4, rue d'Anjou, Paris. (8027)

Acheteurs demandez notre liste détaillée bi mensuelle, envoyée franco aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*. Grand choix d'automobiles, voiturettes, quadris, motocyclettes, cycles, accessoires divers, objets sportifs et échanges. Occasion-sport, 7, rue de Provence, Paris (9e). (8028)

Superbes Occasions :

Mercédès,	40 H, 90 k. l'h., tonneau riche.	44.000
—	28 H, tonn. Roi des Belges...	28.000
Panhard,	10 H, Cent. tonn., neuf.....	13.900
—	8 H, 2 all., ton., dais glace.....	9.500
Clément,	9 H, 1903, magnéto, tonn.....	6.500
—	9 H, 1903, ton., magnéto neuf...	7.100
—	8 H, 1902, ton. bon état.....	4.900
Renaut,	9 H, tonneau état de neuf.....	7.100
—	8 H, ton., r., bois exc. état.....	6.100
Barracq,	8 H, ton. état neuf,.....	4.500
—	6 H 1/2, ton. état neuf.....	3.500

Tattersall de la Madeleine, 18, r. Royale.. 131-24. (8029)

CHEVAUX

Chevaux :

Pai. magn.	carros., b. b., plein serv., gar.	8.000
Pai. irl.,	1.63, épais, 6 a., dist. garantie....	7.500
Pa. irl.,	1.58, 6 a., trotteurs remarq., tr. bril., agréables à mener p. une dame.....	6.500
Pa. trotteurs,	1.56, b. et b. b., le kil en 1.40, en paire très brillants, sages et faciles....	6.000
Irl. de selle et d'attel.	parfait tous services.	2.500
Ravissant attel.	poney et tonneau caoutch., cheval tr. brillant et très vite.....	3.500
Plusieurs petits attelages	depuis.....	1.500

Tattersall de la Madeleine, 18, r. Royal. 131-24 (8030).

CHIENS

A vendre : superbe chien-loup, 5 ans, doux, fidèle. G. Reynaud, 14, boulevard Ed. Rey, Grenoble. (8031)

Chiens de toutes races : Colleys, Loulous, Cockers, Fox-terriers, Griffons. Bocquet, 35, rue Clisson. (8008)

Archer-de-Piré, n° 5942 par Champion Stop-de-Baignas hors Girl-of-Bagneux, pointer blanc et foie, superbe, sang de Rockett, extraordinaire en chasse et donné à l'essai. Amblard, pharmacien, Brout-Vernet (Allier) (8032)

CYCLES

Bicyclette extra-piste, poids : 6 kil. 500, pièces « Star » tubulaires, Souplefort, quasi-neuve, à vendre 175 fr. Belle occasion pour amateur. S'adresser à M. Debongnie, aux magasins d'habillements « A Bobillot », 53, bd Voltaire. (8033)

Cause achat voit. Tri Rochet 3 1/2 Aster, chang. vit, eau, grand réserv. parf. état; coul. blanc ivoir., march. parf,. faire offre. Georgi, 8, rue Cimarosa, Paris. (8034)

DIVERS

A vendre : Un harnais à deux, une selle de dame, une selle d'homme et deux harnais à un Kellermann, 12 bis, av. du Château. Maisons-Laffite. (8035)

A céder ou louer l'école de dressage et d'équitation de St-Quentin. Vaste installation : Manège couvert, écuries, boxes, sellerie, remises, chevaux, voitures, harnais, conditions avantageuses, pressé rapport annuel 7.000. Conviendrait à jeune homme actif disposant de 10.000 fr. Ceppi, St-Quentin. (8036)

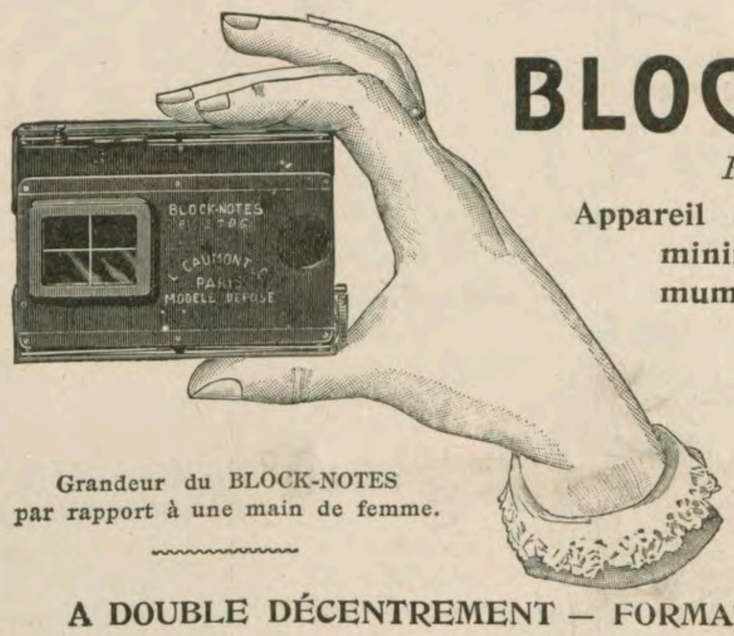
A vendre : Villa Déjazet, à Seine-Port, entre Corbeil et Melun. S'adresser Sedillon, rue Beuret, 19, Paris. (8037)

OCCASIONS

Éclairage électrique : (occas. except.). Installation complète pour 50 lampes. Moteur gaz, pétrole; dynamo; accumulateurs; tableau distribut. Etat neuf, cédée pour double emploi, Auboy, 4, rue de la Paille, Le Mans. (8038)

A vendre : houari à dérive, 3 tonn. acajou, bon état. S'adresser Ribot, école de natation. Elbeuf. Prix 800 fr. (8039)

Manufacture d'Appareils de Précision pour la Photographie



Grandeur du BLOCK-NOTES par rapport à une main de femme.

LE BLOCK-NOTES

FORMAT 4 1/2×6

Appareil de Précision présentant le minimum de volume et le maximum de légèreté.

Spidos Gaumont

A DOUBLE DÉCENTREMENT — FORMAT 6 1/2×9, 8×9, 9×12

Spido Universel 9/12

AVEC OBTURATEUR DE PLAQUE ET OBTURATEUR DU CONGRÈS

Stéréospidos Panoramatiques

6×13 ET 8×16

MATÉRIELS CINÉMATOGRAPHIQUES

Pour Prise de Vues ou Projections

L. GAUMONT et Cie, Ingénieurs-Constructrs

57, Rue Saint-Roch, PARIS

OFFICIERS MINISTÉRIEL

LAGNY (S.-et-M.), à vendre Gde MAISO 2 étages pouvant convenir à nombreuse famille, industrie ou maison de s Calorifère desservant toute la maison. G jardin 3000 ou 4500 mètres. S'adresse Me Boisseau, notaire, et Brébion à Lagny.

VINCENNES PROPRIÉTÉ, r. Daumesnil, 4. 692 m. 89. M. à p. 45000 f. Adj. s 1 e Ch. n. Paris, le 21 avr. Me Fay, n. 11, r. St-Flore

2 MAISONS 1° rue de Vanves, 42; 317 m. Rev 6157 fr. M. à prix 65000 fr. 2° Dury, 48; 110 m. Rev. br. 3647 fr. M. à p. 40 0 A adj. s. 1 ench. Ch. des not. de Pari 28 a S'adr. à Me Courcier, notaire, 2, rue de Choi

MAISON PARI, r. de Rome, 165 et r. Du 84 (17e arr.). Cce 197 m. 57. R. br. 146 M. à p. 150 000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. n. Paris, 28 1903. S. Me H. Morel d'Arleux, n., 35, fg. Poissonn

MAISON à PARIS, r. Saint-Martin, 182. Cce 1 Rev. br. 10 080 fr. M. à pr. 120 00 A adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, 28 avril 1903. Me Henri Morel d'Arleux, not., 35, f. Poissonn

CHATEAU DE BETHMONT, près Poissy, parc boisé de et FERME y attenant de 152 hect. louée 15 0 Jouiss. imméd. M. à pr. 600 000 fr. A adj. s. 1 e Ch. not. 5 mai. S'ad. aux not. Me Charles T et Me Blanchet, 11, r. Beaujolais, dép.

VILLE DE PARIS

A adj. s. 1 ench. Ch. des Not. de Paris, le 28 avril

BAIL 2 MAISONS au BOIS de BOULOGNE, du Champ d'Entraînement, 4 et 10. Loyer 5 000 et 6 000 fr. S. Mes Mahot de la Quéranton 14, r. des Pyramides et Delorme, r. Auber, 11, dép.

DÉPARTEMENT DE LA SEINE

LOTISSEMENT DES TERRAINS DE LA GRANDE-ROQU

A adj. s. 1 ench. Ch. des Not. de Paris, le 28 avril

2 TERRAINS 1° Angle r. La Vacquerie et de la Regnault, Sce 467 m. 2° r. La Vacquerie, 404 m pr. 110 et 72 f. le m. S. Mes Mahot de la Quéranton 14, r. Pyramides et Delorme, r. Auber, 11, dép.

LES LILAS (Seine), MAISON, r. de Paris, 137 331 m. 34. M. à pr. 14 500 fr. A s. 1 ench. aux Lilas, à la Mairie, le 26 av 3 h. par Me Chevillard, notaire à Noisy-le

BAGNOLET (Seine), 1° MAISON et dépend. Coutures, 3 et 5. Cce 198 m M. à pr. 5 000 fr. 2° TERRAIN à bâtir, r. de cennes, 88. Cce 429 m. 27. M. à pr. 12 000 fr. A s. 1 ench. à Bagnolet, à la mairie, le 26 av 4 h. par Me Chevillard, notaire à Noisy-le

Vente au Palais, le mercredi 29 avril 1903, à he

PROPRIÉTÉ A PAR

161, rue du Chevaleret.

Contenance environ : 1012 1
Revenu net environ : 5 775
Mise à prix baissée : 50 000
S'adresser à Mes Collin et Ducaruge, av Godet et Faroux, notaires.

POUR RIEN

Une Paire très Jolis Pannea

(Peinture à l'huile) *Signés d'un Nom conn*
ET RICHEMENT ENCADRÉS (mesurant 0.30 >

EST OFFERTE

à tout Acheteur

soit
d'une **MAGNIFIQUE MONTR**
la "Felicitas"
Acier bleui (18 lignes)
Mouvement visible (garantie

soit
d'un **SPLENDIDE REVOLVE**
le "Milady"
Acier bronzé (calibre 7 m/m)
Système Bull-Dog (éprouv

Pour recevo l'un ou l'autre de deux Objets, accompagné d

Paire de Panneaux (vendue partout *il suffit d'adresser la somme de* **18**
à M. le Directeur du COMPTOIR MODE
15, Rue Séguier, 15, PARIS.

PHONOGRAPHES PATHÉ

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE PHONOGRAPHES & CINÉMATOGRAPHES & APPAREILS DE PRÉCISION

Société Anonyme — Capital : 2.666.600 francs

98, Rue de Richelieu, 98 PARIS

Révolution Phonographique

Par le DISPOSITIF **"VÉRITÉ"** B. S. G. D. G.

SUPPRESSION TOTALE DU NASILLEMENT DANS TOUT PHONOGRAPHE

Envoi à l'essai sur demande

Envoi à l'essai sur demande

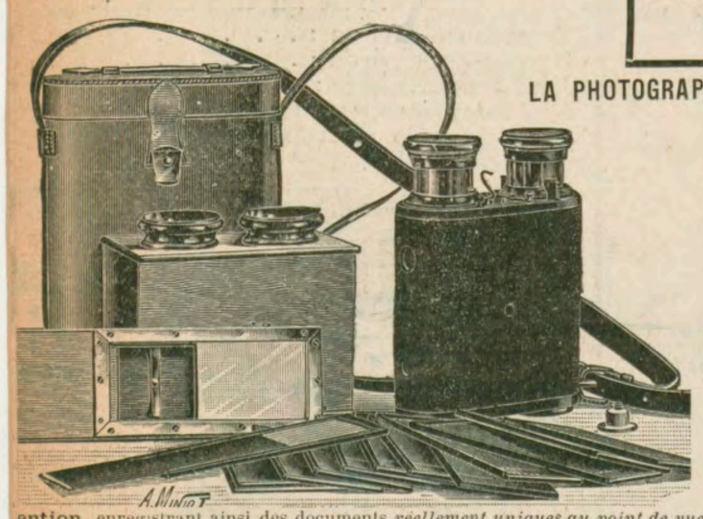
LE PHYSIOGRAPHE

BREVETÉ FRANCE ET ÉTRANGER

JUMELLE PHOTO-STÉRÉOSCOPIQUE

PÉRANT SUR LE COTÉ

Paiement en 22 mois
10 fr. par Mois



LA PHOTOGRAPHIE EN RELIEF VULGARISÉE EN FRANCE

Par la facilité accordée à tout le monde d'acquérir, avec **22 mois de crédit**, un *véritable* **PHYSIOGRAPHE**, *modèle* 1903 (breveté dans tous les pays), **garanti authentique** et livré par le **constructeur** lui-même, **sans intermédiaire et sans majoration de prix**.

C'est la première fois qu'un appareil scientifique est livré au public dans ces conditions.

Le **PHYSIOGRAPHE**, *entièrement en métal*, est un appareil de précision de premier ordre, ayant exactement la forme d'une *jumelle marine* et *opérant sur le côté*. Il est muni de deux objectifs signés **Zion**, donnant deux clichés stéréoscopiques au format courant, 45×107, soit deux images à 63 millimètres d'écartement de centre à centre et mesurant chacune 43 millimètres sur 50.

Le **PHYSIOGRAPHE** fait l'instantané à 5 vitesses différentes; il fait également la pose et se fixe sur n'importe quel pied.

Grâce à sa *forme particulière et à la disposition spéciale de sa partie optique*, il permet de photographier tous les sujets et toutes les scènes possibles, même à 4 mètres de distance, **sans jamais éveiller** **ention**, enregistrant ainsi des documents *réellement uniques au point de vue de la vérité des attitudes et des physionomies.*

PHYSIOGRAPHE, en effet, est le seul appareil existant **qui ne présente pas l'aspect d'un appareil photographique**. Non ment il a la forme exacte d'une *jumelle marine*, mais encore il se place devant les yeux de l'opérateur, comme si celui-ci voulait ivement lorgner un objet quelconque avec une jumelle ; et, dans cette position, les objectifs photographiques, placés sur le côté de areil, embrassent l'image latérale que le viseur renvoie à l'œil de l'opérateur au moyen du prisme à double réflexion fixé dans aire de gauche, sur le même plan que les objectifs.

ır cette double raison : *forme spéciale, vision indirecte*, le **PHYSIOGRAPHE** ne décèle pas sa fonction d'enregis'reur photographique rmet, par conséquent, de saisir des scènes et des physionomies qu'il serait matériellement *impossible de prendre avec aucun autre reil, quel qu'il soit.*

ıs l'oculaire de droite est logé un **niveau** dont la bulle d'air indique instantanément l'horizontalité parfaite de l'appareil.

résultats obtenus avec le **PHYSIOGRAPHE** sont inimitables, et les épreuves, regardées au **Stéréoscope**, apparaissent en leur naturelle au regard véritablement émerveillé, avec tous les plans et les reliefs tels que les perçoit la vision binoculaire humaine.

a explique pourquoi le **PHYSIOGRAPHE**, quoique jeune encore, a, depuis l'Exposition de 1900, été adopté déjà par de **breux professeurs**, par les **principaux journaux illustrés** du monde entier, par les plus notables **explorateurs** et par tous **tistes peintres** en renom.

un mot, le **PHYSIOGRAPHE** est l'appareil idéal pour les véritables **amateurs** qui savent apprécier les documents **vrais et s**, sortant de l'éternelle banalité que l'on est malheureusement trop habitué à rencontrer partout.

PHYSIOGRAPHE, modèle 1903, complet, peaussé maroquin (à vitesses variables, viseur à prisme, niveau à bulle d'air), livré un élégant étui de jumelle marine en cuir dur, à courroie:

225 Francs : 10 Francs par Mois

les en **22 mois**, à raison de **15** francs la livraison et **10** francs par mois, jusqu'à ation de la somme totale, donnant droit, à de *prime gratuite*, aux objets ci-dessous és : 1° un *châssis* spécial à glissière permt de tirer automatiquement les diapositives ouper les négatifs ; 2° un *stéréoscope* à main format **Physiographe** ; 3° 12 *châssis* à tout en métal, d'une fabrication très soiet d'un fonctionnement garanti ; 4° un *écrou* au pas du congrès pour fixer le **PHYRAPHE** sur n'importe quel pied,

de remplir le présent bulletin et de l'envoyer enveloppe à la Maison du PHYSIOGRAE, 1, avenue de la République, à Paris.

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

Je soussigné, déclare acheter à la **Maison du PHYSIOGRAPHE**, à PARIS, le **PHYSIOGRAPHE**, modèle 1903 et ses accessoires, comme il est détaillé ci-dessus, aux conditions énoncées, c'est-à-dire **15** francs après réception de l'appareil et des accessoires, et payements mensuels de **10** francs jusqu'à complète liquidation de la somme de **225** francs, prix total.

Fait à ....., *le* 19

Nom et Prénoms ..... SIGNATURE :

Profession ou qualité .....

Domicile .....

Département .....

CHAPELLERIE FRANÇAISE

A. DELION

24, Boul. des Capucines et 15 à 25, Passage Jouffroy

PARIS

SPÉCIALITÉ DE COIFFURES DE SPORT

DEMANDER LE CATALOGUE ILLUSTRÉ POUR LE PRINTEMPS 1903, ET LE CATALOGUE SPÉCIAL POUR MALLES ET ARTICLES DE VOYAGE, édités par DEVAMBEZ

Le Gérant : JARRIGE.

CORBEIL. — IMP ED. CRÉTÉ.